



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:
Licenciada en Comercio Exterior

Tema:
Impactos de la pandemia en las operaciones de comercio exterior entre
Ecuador y China

Autora:
Melissa Sahián Chávez González

Directora de Trabajo de Titulación:
Ing. María Inés Valencia Chica, Msc

2023
Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por concederme los dones necesarios para poder culminar con éxito esta investigación, por darme fortaleza, tenacidad y sabiduría para enfrentar las dificultades, retos que se me han presentado en el transcurso de mi carrera.

A mis padres, que me dieron la vida, quienes, con su ayuda incondicional, sus consejos me motivaron siempre para no rendirme y seguir luchando día a día por ser mejor y alcanzar la meta.

Por último, extendiendo mi gratitud especial a la institución quien me dio todas las herramientas para crecer profesionalmente cada día, a mis profesores que siempre supieron transmitir sus valiosos conocimientos y experiencias en el campo laboral, agradezco a mis compañeros que me brindaron su ayuda cuando lo necesité en cada etapa de mi desarrollo profesional.

DEDICATORIA

El presente Artículo investigativo se lo dedico en primera instancia al motor de mi vida y mi inspiración diaria Dios, por prestarme salud, inteligencia, los recursos económicos para poder culminar este trabajo.

A mis padres, por impulsarme hacia el éxito de cumplir todos mis objetivos, con su apoyo, palabras de motivación en los momentos difíciles de mi carrera para no declinar, mantenerme firme en el camino y continuar sin rendirme en ningún momento.

La responsabilidad de este trabajo investigativo, al igual que sus resultados y conclusiones, corresponden exclusivamente al autor.

Melissa Sahián Chávez González

PRINCIPAL IMPACTO DE LA PANDEMIA EN LAS OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR ENTRE ECUADOR Y CHINA

Melissa Sahián Chávez González

melichg@hotmail.com

RESUMEN

El principal impacto de la pandemia en las operaciones de comercio exterior entre Ecuador y China fue el periodo de tiempo que transcurre desde que zarpa la nave hasta que arriba en puerto de destino que es conocido como días de tránsito, que varía por los imprevistos que influyen en el viaje de la carga como el mal tiempo, averías, estancias largas en puertos de transbordo, etc. La cuarentena afectó la operación de sus puertos, ralentizando el proceso de carga y descarga. El promedio de días de tránsito es entre 28 y 36 días. Esta investigación analiza el impacto de la pandemia en estos días de tránsito entre los países mencionados debido a la gran dependencia de abastecimiento de bienes que operan. La metodología, este estudio es de tipo analítico, con un enfoque cualitativo, y con un diseño evolutivo contemporáneo. Se utilizó la revisión documental como técnica de recolección de datos y las matrices de registro como instrumentos de recolección. De acuerdo a los resultados obtenidos se concluye que la crisis de contenedores ha sido un limitante para el flujo de las relaciones comerciales a nivel mundial produciéndose el aumento exorbitante del precio.

Palabras clave: Viaje, carga, puerto, precio, tránsito.

INTRODUCCIÓN

Las importaciones y exportaciones de los ecuatorianos sufrieron demoras , alteraciones en el curso de las cargas y significativos aumentos en los costos, debido al repentino azotamiento del COVID-19 (*Crisis de contenedores*, 2022) China al ser el mayor socio comercial ha creado una dependencia abismal para la compra y venta por lo que es obligatoria la continuidad de abastecimiento y distribución con el país oriental. Por otro lado, los variados períodos de cuarentena provocaron un desfase de comunicación lo que se reflejó en pérdida de mercancía, aumento de días de tránsito y meses de buques en detención que repercutieron en el alza de costos de transporte en un alto porcentaje. Lo cual hace necesario mostrar en este artículo un caso de vida real en el que un freight forwarder ecuatoriana vive el cambio provocado por la pandemia y siendo un eje clave en el comercio exterior es posible interpretar la realidad y el alcance del fenómeno en el comercio nacional.

Para entender este trabajo, se estudia cómo está afectando la pandemia en el Comercio Exterior de nuestro país. Desde marzo del 2020 y en la actualidad, el impacto del incremento de los costos del transporte internacional en los aranceles, la demora en obtener espacio para los contenedores completos (FCL) o compartido o grupaje (LCL), sumado el aumento del combustible debido a la guerra de Rusia con Ucrania, tanto para exportar como para importar.

Shanghái es el centro de la economía China, por el comercio que mantiene con el resto del mundo.(«Puerto de Shanghai», 2017) Esto lo hace el más importante a nivel internacional y que por el confinamiento y el contagio debido a la Pandemia ocasionan restricciones de carreteras para acceso al Puerto, causando filas y acumulación de contenedores en su entrada sumado a la falta de personal. Ha disminuido su productividad generando pérdidas económicas y de tiempos.

Los puertos a utilizar están ubicados en Guayaquil y Posorja con origen y destino el puerto de Shanghái, pues son los que más cargas movilizan en nuestro país, por su ubicación y su infraestructura.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo se ve afectado el flujo de las cargas ecuatorianas con puerto de origen y destino China tras la crisis logística originada por la pandemia?

OBJETIVO GENERAL:

Investigar y analizar el impacto de la crisis logística generada por la pandemia en las cargas ecuatorianas que se dirigen y llegan de China

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Conocer el nivel de exportación e importación entre China y Ecuador desde el año 2019 hasta el año de 2020.
- Determinar el nivel de afectación de las tarifas de fletes marítimos y aéreos en cargas ecuatorianas el periodo 2019-2022.
- Estimar el aumento de los días de tránsito de las cargas ecuatorianas con origen y destino China desde el año 2019 hasta el primer semestre de 2022.

MARCO TEÓRICO

Política Covid Cero

China aún tiene tiempo para limitar su población indefinidamente y restringir el movimiento de mercancías hacia y desde sus puertos, de acuerdo con su estrategia COVID CERO, detuvo la actividad durante un aumento de infecciones, lo que resultó en una desaceleración en el despacho y el transporte (*Crisis de contenedores, 2022*) Escrutinio exhaustivo para verificar que las mercancías no estén infectadas y descartando la mayoría de las mercancías que llegan a sus puertos, existe una alta posibilidad de contaminación de mercancías de persona a persona, muchos exportadores ecuatorianos están bloqueados en el oriente por transmisión de persona a persona, el país exporta bienes por un número determinado de días, y los bienes que están por llegar no son recibidos, resultando en pérdida de productos y dinero. (CCESCH, 2021)

Hay que tener en cuenta que la crisis marítima provocada por el COVID-19 no se limita a los flujos comerciales directos entre países, sino que también provoca la cancelación de escalas completas de buques en puertos internacionales y reduce el comercio exterior con otros países. (*Perspectivas y problemas logísticos en las exportaciones a China durante la pandemia del coronavirus covid-19 – PRO ECUADOR, 2020*)

Convenios Comerciales del Ecuador

La apertura al comercio es importante para el crecimiento económico de un país debido a la especialización que tiene cada región para brindar productos de la más alta calidad, escalados de acuerdo a los servicios prestados. La principal característica del Ecuador es ser uno de los mejores productores y exportadores de productos primarios (Mora, Martínez, & Luzuriaga, 2020)

Para la Autoridad Portuaria de Guayaquil, el objetivo es facilitar el comercio internacional y fortalecer las relaciones comerciales con otros países, por lo que Ecuador firmó un acuerdo

comercial con la Unión Europea para impulsar el crecimiento en 2014 y dijo que el contrato entró en vigencia. Vigente a partir de enero de 2017 (Vicepresidencia del Ecuador, 2014)

A través de este acuerdo, el gobierno ecuatoriano pretende ampliar su mercado de bienes y servicios entre los países participantes, y además cuenta con los siguientes beneficios: aranceles preferenciales, medidas de protección, generación de empleo, etc.

En 2016, antes de la firma del acuerdo comercial, las dos partes tenían un valor de transacción comercial de US\$650 millones. Cuatro años más tarde, se elevó a \$ 1 mil millones. Estas cifras reflejan un fuerte impacto positivo en la balanza comercial, especialmente en las exportaciones no petroleras de Ecuador (Sandoval, 2021)

Sin duda, ha beneficiado al puerto marítimo de Guayaquil al aumentar su porcentaje de importaciones y exportaciones, posicionándose así como uno de los puertos líderes en un mercado tan exigente como el de la UE. Esto demuestra que el país y tener un puerto eficiente tiene la capacidad de mejorar la competitividad (Torres et al., 2017)

Actualmente, Ecuador exporta a 12 bloques comerciales a nivel mundial, sin embargo, durante el periodo de gobierno del economista, Rafael Correa Delgado, suscribió 31 acuerdos comerciales bilaterales para incrementar exportaciones de productos con valor agregado (El Telégrafo, 2017).

Cadena de suministro

Dados los cambios ocurridos en las últimas décadas, es necesario reevaluar el proceso por el cual las empresas operan a escala global. La globalización del mercado, las políticas comerciales, los avances tecnológicos, el crecimiento de la población y otros factores obligan a las empresas a ser más ágiles para responder a los cambios emergentes. Es importante comprender y

manejar los conceptos y métodos de trabajo de la cadena de suministro, esta práctica puede mejorar los procesos internos de la organización para garantizar una mayor competitividad y procesos adecuados (Camacho et al., 2012)

En este sentido, una cadena de suministro es una serie de procesos cuyo propósito es satisfacer las necesidades de los consumidores en un corto período de tiempo. Cada eslabón de la cadena está directa o indirectamente involucrado en el proceso logístico de carga y descarga de las mercancías del cliente. Fabricantes, proveedores, operadores, gobiernos locales, distribuidores e incluso los propios clientes son todos lo mismo (Camacho et al., 2012).

Exportación

Se denomina exportación al envío de mercancías a nacionales de otros países para que las consuman. Estas monedas se desarrollaron a medida que los bienes se exportaban desde las aduanas nacionales. Esto se hace dentro del marco legal y las condiciones previamente estipuladas entre varios países. En la balanza comercial se puede apreciar que las exportaciones son superiores a las importaciones de un país son buenas (SITL, 2020).

Tabla 1

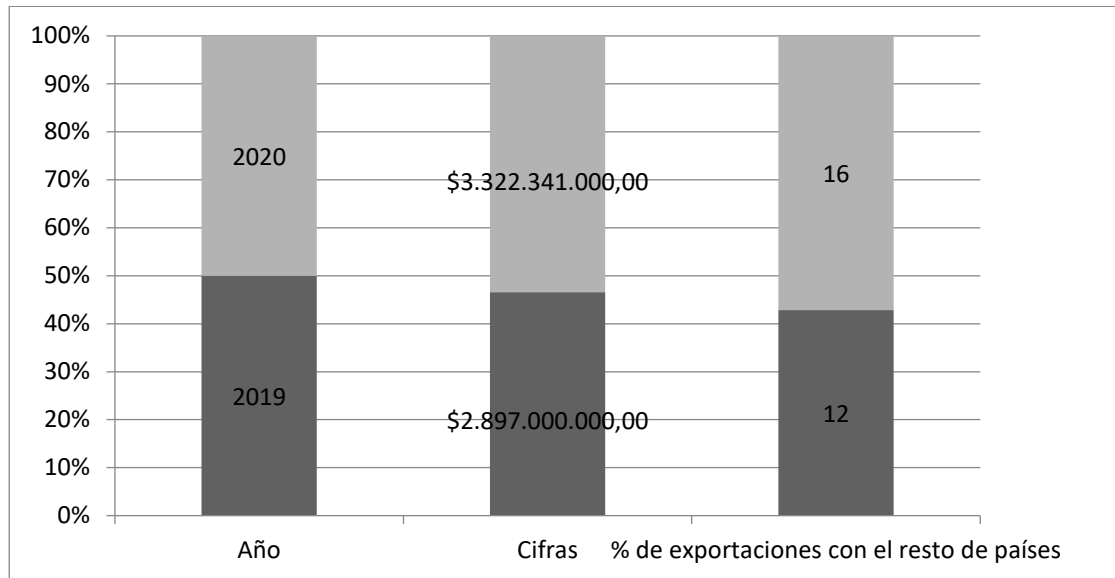
Exportaciones de Ecuador a China

Año	Cifras	% de exportaciones con el resto
		de países
2019	2.897.000.000,00	12
2020	3.322.341.000,00	16

Fuente:(Ecuador / exportación Valor del comercio (en miles de US\$) / Export / A China / 2019 - 2020 / WITS Datos, 2022)

Figura 1.

Exportaciones de Ecuador a China



Fuente:(Ecuador / exportación Valor del comercio (en miles de US\$) / Export / A China / 2019 - 2020 / WITS Datos, 2022)

Nota: Como se muestra en la Figura 1 las exportaciones de Ecuador con China del año 2019 aumentaron en \$425.341.000,00 (14,68%) respecto del año 2020

Importación

La importación se define como el envío lícito de productos o servicios de mercados internacionales dentro del territorio nacional. Una vez llegados los elementos anteriores, serán objeto de inspecciones fiscales y trámites de formalización. Luego de este proceso, se libera para que cumpla su función de uso económico, producción o consumo. La ventaja de importar es que permite a los países obtener productos a menor costo y en muchos casos de calidad superior. (SITL, 2020).

Tabla 2.

Importaciones de Ecuador desde China (en dólares)

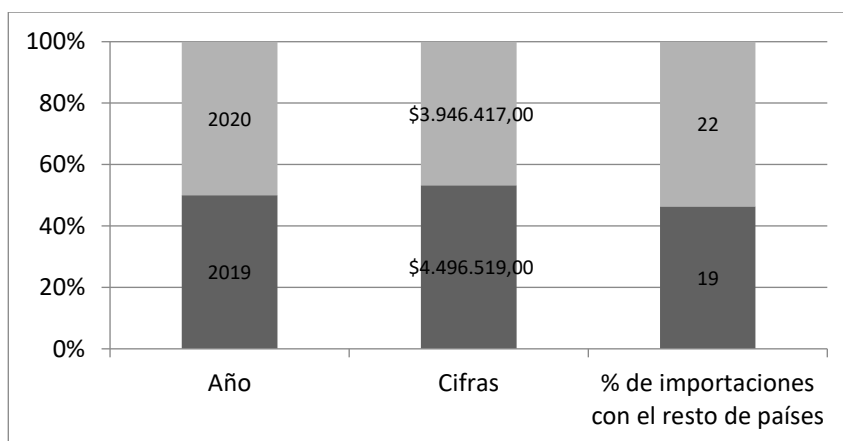
<i>Año</i>	<i>Cifras</i>	<i>% de importaciones con el resto de países</i>
2019	\$ 4.496.519,00	19
2020	\$ 3.946.417,00	22
Total	\$ 8.442.936,00	

Fuente: (Ecuador / importación Valor del comercio (en miles de US\$) / Import / De China / 2019 - 2020 / WITS Datos, 2022)

Nota: Como se muestra en la tabla las importaciones de Ecuador con China del año 2019 disminuyeron en \$550.102,00 (12,23%) respecto del 2020.

Figura 2.

Importaciones de Ecuador desde China (en dólares)



Fuente: Ecuador / importación Valor del comercio (en miles de US\$) / Import / De China / 2019 - 2020 / WITS Datos, 2022)

Puerto

La RAE define un puerto como un lugar natural en la costa o ribera donde atracan y cargan y descargan mercancías o pasajeros (ASALE & RAE, s. f.). Estos facilitan los negocios de comercio internacional. Aquellas ciudades cercanas a los puertos tienen un impacto en el crecimiento económico, gracias a las actividades comerciales desarrolladas como la compra y venta de mercancías. En la actualidad, las funciones principales del puerto son el manejo de carga, inspección y control de las entidades aduaneras, consolidación y desconsolidación de carga, etc. Asimismo, son áreas de usos múltiples, comerciales e industriales, centros de transporte combinado (terrestre y marítimo). Cuando los bienes se procesan, fabrican y distribuyen en el país de destino. Como saben, un puerto eficiente requiere un equipamiento

adecuado, buenas relaciones comerciales y, lo más importante, un equipo logístico altamente calificado y preparado.

Los puertos tienen un papel fundamental en la economía del país, ya que son los facilitadores del tráfico de comercio exterior y, además, contribuyen a un alto crecimiento del sector laboral. Sin embargo, hace algunas décadas, el papel fundamental de los puertos en la economía mundial afectó el lento proceso del comercio exterior. La globalización, el desarrollo de la tecnología del transporte, la unificación de las cadenas logísticas y las economías de escala han tenido un impacto positivo en los acuerdos comerciales entre países.

Vale la pena señalar que por numerosos agentes y diferentes organizaciones como: consignatarios, estibadores, agentes Aduanas, compañías de seguros, cargadores, corredores, etc. Brindar un servicio de calidad para buques y para carga. En la actualidad, el puerto se ha

adaptado a la nueva producción, transporte y distribución, se convierten en centros de valor agregado porque están ubicados en entorno de producción y logística altamente acelerado.

Flete

Es el costo pagado por el movimiento de mercancías en el medio de transporte (Páez, 2022)

Días de tránsito

Es el tiempo que tarda la mercancía en ser entregada en su destino final después de haber sido recogida en un origen específico. El tiempo que toma llevar un envío de un lugar a otro varía ampliamente, como el peso y las dimensiones, la distancia recorrida, el modo de transporte operado y los días negociados con las empresas de envío. El promedio de días de tránsito es entre 28 y 36 días.

Caso de vida real sobre el impacto de la pandemia en una empresa dedicada al comercio exterior. Para el caso de la empresa en que se obtuvo la información, el total de gasto por flete año 2019 fue de \$ 5.954.860,24, frente al año 2022 con \$14.359.009,39 evidenciándose incremento en los costos de flete en \$8.404.149,15 (241%) representado principalmente por los proveedores Mediterranean Shipping Company Del Ecuador y Agencia Naviera Express Network Office Exnetsa S.A

Tabla 3.

Gastos de fletes desde 2019 a Junio 2022 de una compañía ecuatoriana (en dólares)

Años	Cifras \$
2019	5.954.860,24
2020	3.468.796,82

2021 13.286.953,73

2022 14.359.009,39

No.	NOMBRE	TOTAL	%
1	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL ECUADOR AGENCIA NAVIERA EXPRESS NETWORK OFFICE	\$ 550.999,04	11,38%
2	EXNETSA S.A	\$ 435.806,00	9,00%
3	HAMBURG SUD ECUADOR S.A.	\$ 418.892,00	8,65%
4	AGENCIA DEL PACIFICO DELPAC S.A.	\$ 416.244,86	8,60%
5	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	\$ 411.856,00	8,51%
6	HAPAG-LLOYD ECUADOR SA	\$ 355.566,75	7,34%
7	PORMAR TRANSPORTE POR MAR S.A.	\$ 296.553,00	6,13%
8	CMA-CGM ECUADOR S.A.	\$ 283.320,65	5,85%
9	TIGER INTERNATIONAL SHIPPING CO., LTD	\$ 278.497,00	5,75%
10	INTERMODAL TANK TRANSPORT INC	\$ 199.174,00	4,11%
11	INTERMODAL S.A.	\$ 189.018,25	3,90%
12	ANHUI FIRST INTERNATIONAL LOGISTICS CO.,LTD SHANGH	\$ 176.053,75	3,64%
13	HAPAG-LLOYD A.G.	\$ 167.730,83	3,46%
14	CITIKOLD S.A.	\$ 149.457,76	3,09%
15	GREENANDES ECUADOR S.A.	\$ 146.047,16	3,02%
16	AGENCIA MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL S.A.	\$ 110.130,14	2,27%
17	YUSEN LOGISTICS (AMERICAS) INC.	\$ 70.732,51	1,46%
18	ANTARES LOGISTICS S.A.C.	\$ 65.074,06	1,34%
19	HANSAMARITIME SA	\$ 61.988,86	1,28%
20	SCHENKER INTERNATIONAL SA DE CV	\$ 58.352,00	1,21%

Fuente: Elaboración propia

MARCO METODOLÓGICO

Alcance o tipo de investigación

La presente investigación se enmarca en un carácter descriptivo, explicativo y no experimental, que nos permitirá estudiar el comportamiento de los precios y los tiempos de tránsito, en un tiempo determinado, desde el inicio de la Pandemia COVID 19 hasta mediados del 2022.

Diseño de la investigación

El contenido de la información es cualitativo de carácter evolutivo contemporáneo reflejo de toda la información documental que se obtiene en relación al impacto ocasionado en el transporte de mercancías desde y hacia el Puerto de China, desde que inició la Pandemia COVID 19.

Instrumento de recolección de datos

Mediante la utilización de la tecnología digital de blogs, boletines, informativos, reportajes, comunicados de organizaciones oficiales, artículos y todo material cuyo contenido facilite la revisión, análisis, descripción e interpretación para el desarrollo del contenido de este estudio como lo es mi experiencia laboral en el campo de la investigación desarrollada, de

acuerdo a los formatos de las Normas APA permitiendo obtener un criterio más claro, objetivo y real sobre la crisis logística que ha provocado encarecimiento de productos.

Procedimiento de la investigación

1. Logística marítima en el comercio internacional
 - 1.1 Logística marítima hacia el puerto en estudio
 - 1.2 Aumento de costos en el comercio exterior a nivel mundial
2. Restricciones en el comercio internacional durante la pandemia

2.1 Crisis de contenedores

2.2 Variabilidad de días de tránsito de las cargas ecuatorianas con puerto de origen y destino China.

3. Caso de vida real sobre el impacto de la pandemia en una empresa dedicada al comercio exterior

3.1 Resultados de la crisis originada por pandemia en la relación comercial Ecuador- China

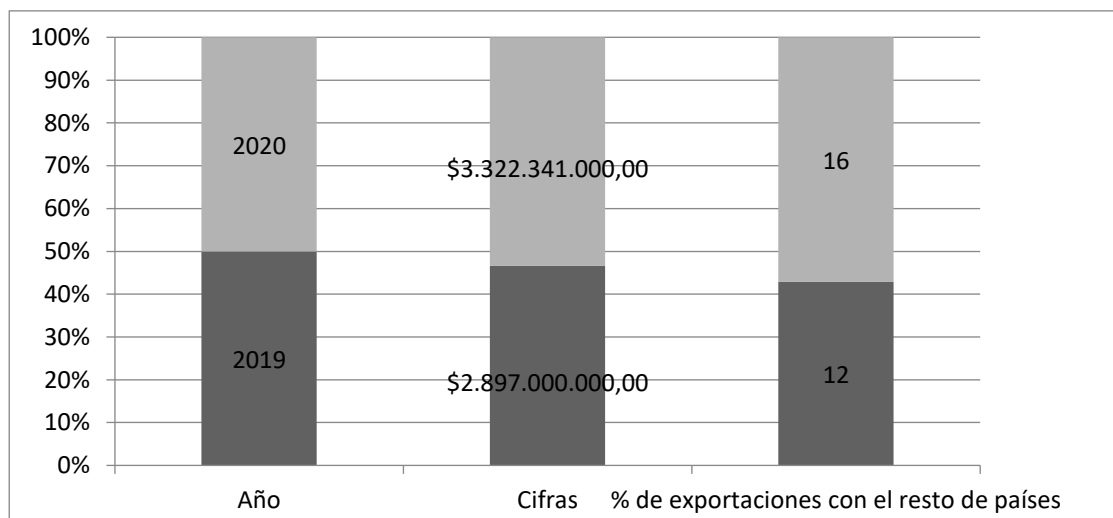
RESULTADOS ESPERADOS

Determinar el nivel del impacto de la pandemia en la logística del comercio internacional entre Ecuador y China, siendo sus consecuencias las generadoras de crisis de precios a nivel nacional y mundial. .

Como se muestra en la **Figura 1** las exportaciones de Ecuador con China del año 2020 aumentaron en \$425.341.000,00 (14,68%) respecto del año 2019.

Figura 1.

Exportaciones de Ecuador a China

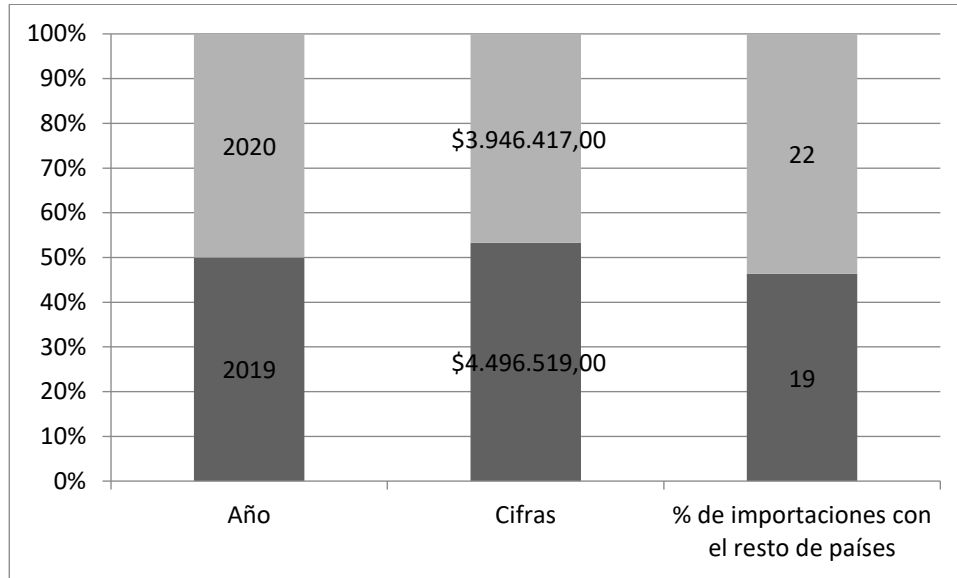


Fuente:(Ecuador / exportación Valor del comercio (en miles de US\$) / Export / A China / 2019 - 2020 / WITS Datos, 2022)Como se muestra en la

Figura 2 las importaciones de Ecuador con China del año 2019 disminuyeron en \$550.102,00 (12,23%) respecto del año 2020.

Figura 2.

Importaciones de Ecuador desde China (en dólares)



Fuente: *Ecuador / importación Valor del comercio (en miles de US\$) / Import / De China / 2019 - 2020 / WITS Datos, 2022)*

La empresa ecuatoriana seleccionada para la ejecución del presente trabajo de investigación se dedica desde hace más de 40 años al comercio exterior, las freight forwarders se dedican a la re venta de flete y el acompañamiento logístico antes, durante y después de que la carga arriba a destino final, pero durante el periodo 2019-2022 ofrecer soluciones logísticas a los importadores y exportadores ecuatoriano se vió afectado por crisis que generó la pandemia.

Gracias a las bases de datos que recopila los resultados de cada año obtenidos por la empresa en referencia y luego del análisis realizado a los datos obtenidos se ha determinado que el total de gasto por flete año 2019 frente al año 2022 tuvo un incremento en 241% impactando directamente al precio de los productos significativamente.

Como país es posible potenciar la industria local para perfeccionar el acabado y ampliar el alcance de producción para dejar de tener una alta dependencia de abastecimiento del exterior y no solo de origen chino, esto mantendría el flujo de dinero dentro del territorio, reforzaría la competitividad y proporcionaría un plan de contingencia para eventos inesperados como lo fue la pandemia que afectaron los procesos de abastecimiento.

CONCLUSIONES

En virtud de lo antes expuesto se concluye lo siguiente:

- Las importaciones de Ecuador con China del año 2019 disminuyeron en \$550.102,00 (12,23%) respecto del año 2020 mientras que las exportaciones de Ecuador con China del año 2019 aumentaron en \$425.341.000,00 (14,68%) respecto del año 2020
- En el caso de vida real sobre el impacto de la pandemia en una empresa dedicada al comercio exterior, se palpa de primera mano la afectación económica ya que el total de gasto por flete año 2019 fue de \$ 5.954.860,24, frente al año 2022 con \$14.359.009,39 evidenciándose incremento en los costos de flete en \$8.404.149,15 (241%) 3 veces más.
- De acuerdo a reportes de la empresa en referencia los días de tránsito entre China y Ecuador indiferente del puerto de cargue y puerto de descargue se han visto alterados de manera drástica puesto que los días promedios considerados para este trayecto son de 28 y 36 días y desde el inicio de la pandemia hasta la actualidad la variación ha llegado hasta los 98 días de tránsito.
- Finalmente se corrobora que la crisis de contenedores ha provocado el alza del costo logístico que de acuerdo a la Cámara de Comercio Ecuador Shanghai China ya representaba entre el 15% y 20% del precio del producto final listo para la venta al público lo cual le atribuye el encarecimiento directamente a la gestión logística.

REFERENCIAS

- Mora, M. A. A., Martínez, N. R. U., & Luzuriaga, F. V. B. (2020). Impacto de exportaciones primarias en el crecimiento económico del Ecuador: Análisis econométrico desde Cobb Douglas, período 2000-2017. *INNOVA Research Journal*, 5(1), 206-217. <https://doi.org/10.33890/innova.v5.n1.2020.1140>
- Sandoval, C. (2021). Ecuador es el país que más provecho le saca al acuerdo comercial con la UE. Recuperado 5 de agosto de 2021, de El Comercio website: <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/ecuador-provecho-acuerdo-comercial-ue.html>
- Vicepresidencia del Ecuador. (2014, noviembre 11). ECUADOR FIRMA ACUERDO COMERCIAL CON LA UNIÓN EUROPEA. Recuperado 18 de octubre de 2022, de <https://www.vicepresidencia.gob.ec/ecuador-firma-acuerdo-comercial-con-la-union-europea/>