



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:
Licenciado en Comercio Exterior y Negocios Internacionales

Tema:
Crisis logística de contenedores y su impacto en el comercio en
el Ecuador.

Autor:
Bryan Steeven Cabanilla Acosta

Director de Trabajo de Titulación:
Ing. César Llaguno, MSc.

2023

Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

Gracias a mi universidad y por haberme permitido formarme en ella, gracias a todas las personas que estuvieron involucradas y fueron participes de mi proceso en este camino, ya sea de manera directa o indirecta, fueron ustedes dando su aporte en mi y dando su confianza plena en todo este camino de enseñanza y pleno aprendizaje para así poder culminar mi carrera.

Gracias a mi madre, padrastro y tíos por haber confiado en mi y haberme apoyado, especialmente a mi padrastro por haber aportado económica e intelectualmente, gracias a Dios por haberme colmado de paciencia y darme fuerza para nunca rendirme y continuar con lo que me propuse un día.

Este momento es muy especial y lo atesorare toda mi vida ya que fue un logro que cumplí por mis propios medio, el cual me costó ya que siempre trabaje y estudie al mismo tiempo.

DEDICATORIA

Dedico este paper a mi madre que siempre ha estado ahí para mí y siempre ha sido su anhelo verme graduado de la Universidad.

A mis amigos Gabriela, Paola, Andreita, Nidia y Emilio de la universidad que siempre estuvieron dándome la mano para un deber, lección, exposición, proyecto, feria y ride.

A todos los profesores del seminario que estuvieron ahí sábado a sábado instruyéndome con su conocimiento para concluir este paper.

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

Bryan Steeven Cabanilla Acosta

CRISIS LOGÍSTICA DE CONTENDORES Y SU IMPACTO EN EL COMERCIO EN EL ECUADOR

Bryan Steeven Cabanilla Acosta
Emiliomantilla67@gmail.com

RESUMEN

El presente artículo académico tuvo como objeto de estudio a los contenedores donde se analizó la actual crisis logística que tienen los mismos en cuanto a la logística y su impacto en el comercio del Ecuador, por lo tanto, el objetivo general fue analizar el impacto de la crisis de contenedores en las importaciones y exportaciones en el Ecuador. Para el cumplimiento del mencionado objetivo se llevó a cabo una metodología basada en la investigación documental, debido a que, se tuvo que analizar la información sobre la pregunta de investigación en el pasado y establecer una relación con su estado actual a través del uso de diferentes documentos como libros, revistas, trabajos, informes técnicos e Internet, entre los principales resultados se obtuvo que el volumen mensual de contenedores tiene un coeficiente de correlación de Pearson alto con el porcentaje del PIB, por lo que tiene una correlación alta de 0.964, que también es positiva, por lo tanto, si hay una incidencia negativa de la crisis logística de contenedores en el comercio del Ecuador.

Palabras clave: Acceso al mercado - Capacidad comercial - Contenido nacional - Creación de comercio - Integración comercial – Región.

INTRODUCCIÓN

Con esta investigación se ayudará al conocimiento general de la situación actual para los nuevos exportadores e importadores, también para los nuevos emprendimientos o empresarios a quienes les permitirá conocer la situación del mercado y comparar precios o rutas que existieron y que con la crisis se han cerrado.

A su vez el conocimiento de rutas alternas que no solo sean marítimas suelen ser más costosas, pero comparando con los precios actuales del transporte marítimo suelen ser mejores alternativas otras vías de comercio. Además, dará a conocer nuevas plazas para obtener materia prima, productos terminados y enseres fabricados en países más cercanos y a su vez hacer que la nación empiece a mejorar su tecnología para así ser un país productor, mas no un estado que consumidor, esto conlleva que la economía crezca.

La crisis de contenedores empezó en el continente Asiático por el mismo hecho del COVID, la escasez de acero que impedía la fabricación de los contenedores y pallets para la carga y transportación, adicionalmente la crisis energética, la suma de estos factores llevó a una inestabilidad e inconvenientes que afectó en primera instancia a Asia, pero luego se tornó insostenible y es un inconveniente global hasta la fecha.

Para tener una noción de las repercusiones de esta problemática analizaremos los costos que representaba mover un contenedor desde Asia a Ecuador. Antes de la pandemia se situaba en USD 2.800, sin embargo, en la actualidad los costos fluctúan entre los USD 13.000 y USD 15.000, dependiendo las negociaciones y los volúmenes.

Este hecho afectó principalmente a los pequeños exportadores ya que el costo sube notoriamente y es casi imposible realizar el pago de este, es más, la ganancia es mínima o casi nula. Se tiene previsto que esta crisis siga afectando el año en curso (2022) lo que

derivará en menos rutas navieras y cupos para exportar e importar.

A la crisis de contenedores se suman:

- COVID
- Menos personal por COVID
- Países/ciudades cerradas por COVID
- Revisiones sanitarias
- Menos rutas navieras

El precio de los fletes se hizo más costoso para los países de abastecimiento de bienes como la Unión Europea, los cuales optaron ya no abastecerse del banano ecuatoriano y optaron por abastecerse de Colombia, Costa Rica, Camboya y Vietnam. Esto genera que la economía del país sea afectada negativamente, ya que el banano es uno de sus principales productos de exportación.

Objetivo general

-Analizar el impacto de la crisis de contenedores en las importaciones y exportaciones en el Ecuador.

Objetivos específicos

- Determinar los inconvenientes de la crisis logística.
- Identificar las posibles causas de la crisis logística de contenedores en el Ecuador.
- Diagnosticar los hechos pre y postpandemia sobre la crisis logística.

MARCO TEÓRICO

Contenedores

Un contenedor es una caja metálica sellada, rígida y reutilizable que se utiliza para contener mercancías que requieren transporte por barco, camión o ferrocarril. El contenedor debe estar construido para un uso repetido, fácil de llenar o vaciar y especialmente diseñado para facilitar el transporte de mercancías sin recargas intermedias.

Todos los contenedores deben tener herrajes de construcción capaces de soportar la presión de transporte que se pueda aplicar en ciertos casos en uso normal de transporte continuo.

La logística de contenedores también forma parte del gran tema de la logística. La logística de contenedores se refiere al tráfico de contenedores, es decir, el transporte de mercancías en o sobre contenedores. En este proceso, los bienes y mercancías se transportan en contenedores de un lugar a otro. Estos transportes de contenedores son manejados en su mayoría por empresas de transporte, que utilizan los diversos medios de transporte como camiones, trenes o barcos para la logística de transporte.

Principales procesos de la logística de contenedores

Además del almacenamiento y el transporte, los tres procesos principales de la logística de contenedores incluyen el manejo o transbordo de bienes y mercancías. Esto se refiere al proceso cuando los bienes y mercancías cambian el medio de transporte, p. desde un camión hasta el ferrocarril o hasta un barco.

Tipos de contenedores

En la logística de contenedores, se utilizan diferentes tipos de contenedores para el transporte de contenedores: por ejemplo, contenedores abiertos y grandes. Los logísticos

también se refieren comúnmente a estos como contenedores estándar.

Las empresas y los logísticos utilizan principalmente contenedores abiertos cuando retiran o transportan mercancías en un camión. El contenedor se coloca en el lugar adecuado, si es necesario, primero se descarga y luego se llena. Los contenedores grandes se utilizan principalmente para el envío, p. exterior. Los respectivos bienes y materias primas se transportan en contenedores tanto para la importación como para la exportación por barco.

Tareas importantes

Los servicios asociados a la logística de contenedores -asesoramiento, planificación, carga y descarga y almacenamiento, es decir, todo el proceso- forman ahora parte de una solución bien pensada y son ofrecidos y realizados por varias empresas de logística. La digitalización, por ejemplo, ayuda con la transparencia de los procedimientos y procesos individuales.

Otras tareas importantes en la logística de contenedores son la inspección/mantenimiento/repación de todos los componentes relacionados, como los propios contenedores y todos los demás equipos operativos y de trabajo. Todos conocemos el impacto de COVID-19 en el comercio mundial y la cadena de suministro a estas alturas. La pandemia ha provocado una fuerte caída de la demanda, ya que las fábricas se han visto obligadas a cerrar y los clientes se han quedado en casa. Esto resultó en un excedente de bienes, lo que condujo a una fuerte caída en las tarifas de flete marítimo. Las empresas de transporte de contenedores también han sentido la interrupción de la cadena de suministro, obligándolas a cancelar o retrasar los pedidos.

Como resultado, se esperaba que el mercado global de carga marítima permaneciera en un estado de cambio en los próximos tiempos. El impacto de la pandemia es severo e

inquietante, sin embargo, la industria está lidiando con la turbulencia paso a paso.

El atasco, la congestión portuaria y la escasez de contenedores

Un atasco, la congestión portuaria y la escasez de contenedores son las principales razones de la crisis de los buques de carga. Pero, ¿sabes lo que realmente significan? Si se ocupa de la carga en su negocio y planea moverla por transporte marítimo, es importante conocer este trío antes de terminar enfrentando grandes pérdidas. ¡Profundicemos y aprendamos más sobre cómo han desequilibrado la industria!

Atascos que causan problemas

Uno de los aspectos más importantes del comercio mundial es el transporte de mercancías por mar. En los últimos años, sin embargo, la eficiencia de este sistema se vio comprometida por un problema creciente: el apilamiento de contenedores. Cuando los contenedores se descargan en un puerto, a menudo se apilan unos encima de otros sin poder llegar a su destino final. Esto puede crear un atasco con una flota de buques, lo que dificulta que los nuevos envíos lleguen a su destino previsto.

La congestión portuaria perturba la industria

La congestión portuaria es un grave problema que puede afectar al comercio marítimo. Ocurre cuando la cantidad de barcos que intentan ingresar a un puerto excede la capacidad del puerto. Esto puede causar demoras en el envío, así como mayores costos para los transportistas e importadores. La congestión también puede generar problemas ambientales, ya que los barcos a menudo tienen que esperar días o incluso semanas para ingresar a un puerto. Esto puede provocar que las emisiones de los barcos se liberen a la atmósfera. Los puertos congestionados también tienen más probabilidades de sufrir accidentes. Para evitar la congestión, los puertos deben gestionar cuidadosamente el tráfico de barcos y asegurarse de que tienen suficiente espacio para acomodar a todos los barcos

que deseen ingresar.

Escasez de contenedores: un obstáculo a tener en cuenta

La escasez de contenedores ha sido un problema desde principios de 2020 y continúa provocando desafíos para el comercio mundial. La escasez se debe a una serie de factores, incluida la pandemia mundial, el cambio a las compras en línea y el aumento de la demanda de China. Como resultado de la escasez, los costos de envío se han disparado y las empresas han tenido dificultades para llevar sus productos al mercado. La situación ha provocado interrupciones en la cadena de suministro y retrasos en la entrega de mercancías. Si bien la escasez de contenedores es un problema mundial, es particularmente grave en Asia, donde se fabrica la mayoría de los contenedores.

En respuesta a la escasez, los fabricantes asiáticos han aumentado la producción, pero esto no ha sido suficiente para satisfacer la demanda. Como resultado, las empresas de todo el mundo están sintiendo los efectos de la escasez de contenedores y están buscando formas de resolver el problema.

Independientemente de estas graves preocupaciones que surgieron en los últimos años, la buena noticia es que esta situación ha mejorado y ha ayudado a los jugadores de la industria a subir de nivel. El aumento de la demanda de contenedores de envío ha dado lugar a que más proveedores entren en el mercado y esto ha ayudado a bajar los precios. Está ayudando a mejorar la situación y se ha reflejado en el crecimiento de la industria logística en aguas internacionales.

La pandemia ha alterado las cadenas de suministro mundiales de una manera sin precedentes en la historia reciente. Debido a una combinación de congestión portuaria, movimiento circulatorio lento y altas tasas de envío, se estima que las cadenas de suministro permanecerán interrumpidas hasta bien entrado 2022.

Disponibilidad de contenedores octubre

Esto tiene implicaciones de gran alcance para las empresas de todos los tamaños, así como para los consumidores que han llegado a depender de la entrega de bienes justo a tiempo. A corto plazo, las empresas deben encontrar formas de adaptarse a la nueva realidad de las interrupciones de la cadena de suministro.

Esto puede incluir el almacenamiento de inventario, el abastecimiento de productos de proveedores alternativos o la inversión en tecnología que ayude a optimizar la cadena de suministro. Sin embargo, a largo plazo, es esencial que las empresas reconsideren sus cadenas de suministro para que sean más resistentes y adaptables a futuras interrupciones.

METODOLOGÍA

El presente artículo corresponde a un diseño de tipo no experimental, es la etiqueta que se otorga a un estudio cuando un investigador no puede controlar, manipular o alterar la variable o sujetos predictores, sino que se basa en la interpretación, la observación o las interacciones para llegar a una conclusión (Escobar, y otros, 2018).

Entre los tipos de investigación que el autor del presente trabajo considera servirán para recaudar mayor información del fenómeno objeto de estudio se encuentran la investigación descriptiva, puesto que, asiste a la correcta interpretación de la situación actual en la que se encuentra la empresa objeto de estudio. Adicionalmente, permitirá determinar las características del problema de estudio, desde su origen hasta su desarrollo, explicar cómo es, determinar cómo se presenta y la manera en que se da el proceso de desaduanización de la mercadería importada incide en la rotación del stock del inventario de la empresa.

También se ajusta este artículo al tipo de investigación documental, debido a que, se requiere analizar la información sobre la pregunta de investigación en el pasado y establecer una relación con su estado actual a través del uso de diferentes documentos como libros, revistas, trabajos, informes técnicos e Internet, a través de la lectura científica y la elaboración de resúmenes que se utilizan principalmente para comprender las contribuciones científicas también harán contribuciones científicas a su desarrollo.

Se aplica una metodología de investigación descriptiva; siendo este el enfoque de tratado que muestra, narra, reseña e identifica los distintos hechos, situaciones, rasgos, características de un centrado objeto a estudiar, pero en ello no se va a explicar las soluciones tratadas en el caso. (Bernal, 2010, pág. 58) Consiguiente a una revisión bibliográfica para esclarecer las variables y el contexto en el que se delimita la

investigación.

Se debe esclarecer que el método a emplear dentro de la indagación del tema es el deductivo que tiende a poder abrir a las puertas de los razonamiento las cuales están partiendo con la conclusiones que suelen ser generales y además halladas sobre la teoría del comercio que posee internacionalmente, artículos que los respaldan y una visión panorámica económica de la realidad latente que rodea esta problemática. Por correspondencia se optó por un enfoque cuantitativo, lo que supone describir e interpretar el fenómeno a utilizar.

Existe un modelo que es econométrico que este empleado en una que es la regresión lineal simple, y además está basado en los diferentes supuestos que posee colinealidad, normalidad, homocedasticidad, linealidad y por último la independencia (Paz, 2014). A estos cabe resaltar que en base a estos supuestos se interpretó y corroboró la significancia del modelo de regresión, esto quiere decir, se verificó dicha variabilidad observada es causada por el azar y no por influencia de las variables independientes, además de la significancia de las variables mediante el P-valor y el T-valor, la bondad de ajuste (R cuadrado) como porcentaje de ajuste de un modelo a las variables y tiende a pretender una explicación que se basa a la diferente covarianza y que por último posee una matriz de las correlaciones, y logrando así identificar las diferentes correlaciones lineales entre par de variables (Gonzalvo, 2013), es decir hallar relación directa o inversa entre las mismas y así poder determinar cuál variable entra a la ecuación (Garcia, 2016). A continuación, se presenta la siguiente notación econométrica:

$$y = b_0 + b_1 x_1$$

Donde:

Y= variable dependiente

X_1 = variables explicativas

Hay un caso en la investigación, en el cual PIB mundial posee una de las variables a poder predecir, dado a que mientras posea la variación que sea mensual del volumen y de los contenedores, entonces la ecuación quedaría:

PIB mundial = $b_0 + b_1(\text{variación mensual del volumen de contenedores})$

Donde:

Y= Producto Interno Bruto mundial en porcentaje del 2020

X_1 = variación mensual del volumen de contenedores (exportación e importación en TEU)<

RESULTADOS

El análisis de correlación es el más importante, por supuesto, este método estadístico puede determinar la relación que existe entre las variables explicativas: cambios mensuales en el volumen de contenedores (exportaciones e importaciones TEU) en relación con la variable del PIB mundial en 2020 en porcentaje, los principales indicadores de la economía mundial. Los estudios de regresión utilizan una cantidad llamada bondad de ajuste, o R^2 , para medir el ajuste de una variable a través de una ecuación y varía de 0 a 1, cuanto más cerca de 1, mejor describe el modelo la ubicación de la variable; Se usa en regresión simple porque cuando introduce una variable en el modelo, puede ver qué tan bien se ajusta el modelo al cambio en R^2 o al coeficiente de determinación, lo que ayuda a satisfacer el supuesto de linealidad de que se asume la variable de respuesta linealmente dependiente de las variables explicativas.

A continuación, en la siguiente tabla, se encuentra un compendio de las variables empleadas para el análisis del nivel de correlación y regresión, el cuadro describe los tipos,

medidas, las unidades y por último los valores que posean la media.

Variable	Tipo	Medida	Unidad	Media	Desviación Estándar	Valor Mínimo	Valor Máximo
PIB economías	Variable Cuantitativa	Escala	Porcentaje	-6,14	1,9112	-7,3	-2,8
Variación mensual cont.	Variable Cuantitativa	Escala	Porcentaje	-6,52	1,4956	-7,9	-4

Después de examinar minuciosamente las variables y método seleccionado, se ingresan los datos de las variables en el programa SPSS para su posterior análisis, obteniendo los siguientes resultados:

	R	R ²	P-valor
Cont -PIB economías	0,964	0,93	0,008

En un análisis posterior de la hipótesis, el valor de p se utiliza para confirmar el valor de significación, independientemente de si la variable es significativa o no, porque el valor de p es mayor al 5% de significancia y cae dentro de la zona de rechazo, lo que confirma la hipótesis. Después de un examen exhaustivo de las variables y del método elegido, los datos de las variables se ingresaron en SPSS para el análisis posterior y se obtuvieron los siguientes resultados:

El cambio en el volumen mensual de contenedores tiene un coeficiente de correlación de Pearson alto con el porcentaje del PIB, por lo que tiene una correlación alta de 0.964, que también es positiva, tiene una correlación positiva o directa con ella, lo que indica que si el nivel de contenedores por lo tanto también reduce la participación de la economía mundial. Además, mediante regresión lineal, se determinó que el coeficiente R-cuadrado también era alto en 0,93, lo que significa que explicaba el 93 % de la variación de los contenedores en la variable PIB mundial, seguido de un valor P de 0,008, lo que indica que estuvo por debajo del nivel de significación, lo que significa que contribuye

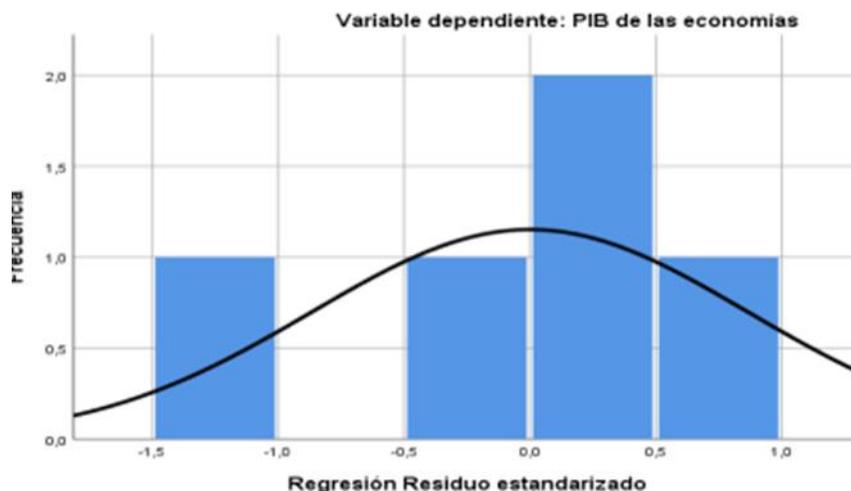
significativamente a la variación del PIB en 2020, por lo que se espera aceptar el supuesto de que existe una alternativa.

	Coefficiente	Desviación típica	R2 Ajustado	P-valor	Durbin-Watson
PIB economías	1,894	1,301	0,906	0,008	1,549
Variación mensual cont.	1,232	0,195			

Después de obtener los coeficientes, SPSS determina la siguiente ecuación:

$$\text{PIB mundial} = 1,89 + 1,23 (\text{variación mensual de contenedores})$$

Es cierto que la estadística de Durbin-Watson a menudo se puede usar para determinar si los residuos son independientes o no, y el resultado es 1,549, por lo que los residuos son independientes y el modelo está sesgado, por lo que satisfacemos otra suposición. Otro supuesto a verificar es si tiene colinealidad, es decir, las variables son independientes y no están altamente correlacionadas. Según Baños, Fonseca y Álvarez (2019), las variables explicativas deben ser independientes, pero siempre debe haber alguna correlación entre ellas. Para ello se debe utilizar un factor de inflación de varianza variable (VIF) cuyo valor no puede ser mayor a 10, en este modelo 1.549 es el resultado de la variable explicativa, por lo que no existe colinealidad.



CONCLUSIONES

Hoy en día, se reconoce que los negocios son internacionales y se espera que continúen siéndolo en el futuro previsible. Los negocios internacionales pueden definirse simplemente como una transacción comercial que se lleva a cabo a través de las fronteras nacionales. Esta definición amplia incluye empresas muy pequeñas que exportan (o importan) pequeñas cantidades de productos a un solo país, así como grandes empresas globales con operaciones integradas y alianzas estratégicas en todo el mundo. (Morales, 2017)

Las empresas deciden globalizarse e ingresar a los mercados internacionales por una variedad de razones, para lograr diferentes metas, objetivos operativos o incluso participación de mercado. Sin embargo, las empresas generalmente siguen estrategias estándar para la entrada al mercado y el crecimiento. El más común es el enfoque de "participación mejorada", a veces denominado desarrollo del mercado, donde el acceso al mercado se logra a través de socios locales independientes. Además, los exportadores a menudo dejan la comercialización y las ventas a clientes extranjeros que pueden no recibir la misma atención que la empresa que realiza estas actividades.

Los grandes exportadores a menudo realizan su propia comercialización y establecen filiales comerciales en importantes mercados extranjeros. Por otro lado, para el volumen mensual de contenedores tiene un coeficiente de correlación de Pearson alto con el porcentaje del PIB, por lo que tiene una correlación alta de 0,964, que también es positiva, por lo que si la logística es un evento negativo en el comercio de contenedores de Ecuador

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aparicio, A. (2014). *Historia Económica Mundial 1950–1990*. Mexico: UNAM.
- Ballou, R. (2013). *Administración de la cadena de suministro*. Madrid : Pearson Prentice Hall .
- Coll, P. (2014). *Regímenes aduaneros económicos y procesos logísticos en el comercio*. Barcelona: MARGE BOOKS.
- Contreras, R. (2016). *Implementación de sistemas electrónicos de seguridad en embarcaciones de pesca artesanal en el Ecuador con financiamiento internacional*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Diaz, A. (2013). *América Latina y el Caribe : la propiedad intelectual después de los tratados de libre comercio*. Bogota: Política Científica y Tecnológica.
- Escobar, Ganchozo, Rodriguez, Lopez, Gomez, & Ponce. (2018). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA*. 3Ciencias.
- Flores, A. (2015). *LA EXPANSIÓN INTERNACIONAL DE LAS FRANQUICIAS MEXICANAS: FACTORES ORGANIZACIONALES Y AMBIENTALES QUE DETERMINAN SU GRADO DE INTERNACIONALIZACIÓN Y LA ELECCIÓN DEL PAÍS DE DESTINO*. Mexico: Universidad Autonoma de Nueva Leon.
- Garcia, L. (2016). *Indicadores de la gestión logística*. Medellin: Ecoe Ediciones.
- García, L. A. (2011). *Gestión Logística Integral*. Madrid : Starbook Editorial, S.A.
- García, L. A. (2016). *Indicadores de la gestión logística*. Madrid : Ecoe Ediciones.
- Gonzalvo. (2013). *Investigación Descriptiva, correlacional*. Obtenido de Investigación Descriptiva, correlacional: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4790837.pdf>
- Hernández. (2010). *Metodologia de Investigacion*. s/c: s/e.
- Ibarbia, M. (2015). *¿ Por qué las empresas pueden cambiar el mundo? Campaña de comunicación masiva para impulsar las Empresas B en Mendoza*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.

- Lopez, A., Niembro, A., & Ramos, D. (2014). *La competitividad de América Latina en el comercio de servicios basados en el conocimiento*. Santiago : CEPAL.
- Lopez, P., & Fachelli, S. (2016). *METODOLOGÍA DE LA SOCIAL CUANTITATIVA*. Obtenido de METODOLOGÍA DE LA SOCIAL CUANTITATIVA:
https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2016/163567/metinvsocua_a2016_cap2-3.pdf
- Loyola, A., & Ramos, D. (2017). *ANÁLISIS PARA IMPLEMENTACIÓN DE UN MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL PROCESO DE DESADUANIZACIÓN DE MERCANCÍA, DIRIGIDA A EL AGENTE DE ADUANA ZOILA ZURITA.* . . Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Mata, J. (2021). *ESTUDIO DE FACTIBILIDAD ECONÓMICA FINANCIERA PARA UN EMPRENDIMIENTO DE VENTA DE PRODUCTOS IMPORTADOS EN EL MUNICIPIO EL HATILLO; AÑO 2021*. Caracas: Universidad Nueva Esparta.
- Meza, N. (2014). *Tips para tener un proceso de logística exitoso*. Mexico D.F.: Forbes Mexico.
- Montoya, R., & Espinal, A. (2017). *Logística inversa, un enfoque con responsabilidad social empresarial*. Bogota: Universidad Nacional de Colombia.
- Moral, L. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Mexico: ECOE Ediciones.
- Morales, M. (2017). *Estrategias de marketing internacional de la empresa campo verde para la comercialización de quinua en el mercado chino*. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego .
- Olarte, M. (2012). *Propuesta de diseño de un modelo de logística reversa para el sector textil bajo la metodología SCOR*. Bogota: Pontifica Universidad Javeriana.
- Orejas, A. (2015). *Internacionalización de empresas españolas de distribución*. Madrid: Pontifica Universidad de Comillas.
- Parodi, A. (2017). *De la sociedad de la información a la sociedad del conocimiento y su impacto en el comercio exterior Ecuatoriana*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil .
- Paz. (2014). *Metodología de la investigación*. Obtenido de Metodología de la investigación:

<http://www.editorialpatria.com.mx/pdf/files/9786074384093.pdf>

Portal, R. (2016). *EL TLC PERÚ – EEUU Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DE JUGO Y CONCENTRADO DE MARACUYÁ EN LA REGIÓN LAMBAYEQUE. 2010 – 2014.*

Lima: SUNEDU.

Ramírez, A. C. (2015). *Logística comercial internacional*. Bogota : Universidad del Norte.

SENAE. (1 de noviembre de 2017). *SENAE-SENAE-2017-0001-RE-M*. Obtenido de

<https://www.aduana.gob.ec/resolucion/senae-senae-2017-0001-re-m/>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2020). *Regímenes Aduaneros*. Obtenido de

<https://www.aduana.gob.ec/regimenes-aduaneros/>

Stern, L. (1999). *Canales de comercialización*. Madrid: Prentice Hall.

Tejero, J. J. (2015). *Logística integral: La gestión operativa de la empresa*. Madrid : ESIC

Editorial.

Tiban, G. (2021). *Propuesta de mejoramiento de los procesos administrativos financieros para la Desaduanización de las mercancías de importación caso práctico Empresa López Mena Cía. Ltda.* ". Quito: UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR.

Zambrana, H., & Roca, D. (2019). *Las barreras arancelarias y su incidencia en el comercio exterior de Bolivia Periodo 2006-2016*. Ciudad de La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.

Zamora, A., & González, J. (2019). Factores clave de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano: análisis a través de redes neuronales artificiales. *Revista Contaduría y administración*, p. 33. doi:<https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2018.1494>