



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

TEMA

**INCIDENCIA DE LA DISPONIBILIDAD DE UNIDADES DE CARGA CON
TEMPERATURA CONTROLADA DE LAS NAVIERAS DE GUAYAQUIL, EN LAS
EXPORTACIONES DE ROSAS ECUATORIANAS**

TUTOR

M.SC. HERMAN VLADIMIR SOZORANGA SANDOVAL

AUTORES

APOLO MORENO TATIANA MICHELLE

PINTO LOZANO MARÍA JOSÉ

GUAYAQUIL

2022

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO:

Incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras de Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas

AUTOR/ES:

Apolo Moreno Tatiana Michelle
Pinto Lozano María José

REVISORES O TUTORES:

M.Sc. Herman Vladimir Sozoranga Sandoval

INSTITUCIÓN:

Universidad Laica Vicente Rocafuerte
de Guayaquil

Grado Obtenido:

Licenciada en Comercio Exterior

FACULTAD:

Ciencias Administrativas

CARRERA:

Comercio Exterior

FECHA DE PUBLICACIÓN: 2022

N. PAGS: 112

ÁREAS TEMÁTICAS: Educación Comercial y Administración

PALABRAS CLAVE: Navieras, exportación, unidad de carga, rotación, logística.

RESUMEN:

La presente investigación es un análisis de la incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras de Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas, comprendido entre los periodos de 2016 a 2020. El marco teórico se desarrolló con estudios referenciales sobre el sector exportador de rosas ecuatorianas, asimismo, sobre el comercio internacional, procesos y logística de Ecuador; se presentó también las bases teóricas que sustentan el desarrollo del comercio. La revisión metodológica es de tipo exploratoria y descriptiva, por otro parte, el enfoque de la investigación es cuantitativo, se usó la técnica de investigación de la encuesta compuesta de 10 preguntas, en donde la población fue de 175 empresas legalmente constituidas según el portal de Expoflores, y la muestra fue a 44 empresas que cuentan con certificación BASC. Los resultados más importantes fueron que el 100% de los encuestados conocían sobre la “crisis de contenedores”, así mismo, que el 100% esta consiente del alza del valor del flete por esta crisis y a causa de la pandemia del Covid-19. También que el 47,7% de las empresas encuestadas mantuvo igual sus exportaciones, pero con restricciones, el 34,1% disminuyo su producción y el 18,2% detuvo sus exportaciones. El informe final trata del análisis de los indicadores propuestos en los objetivos generales y específicos de la investigación, detallando como la disponibilidad de contenedores afectó a las exportaciones de rosas y al sistema logístico del sector floricultor. Asimismo, se proporcionó datos de la CEPAL en forma general de las afectaciones al comercio mundial.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES: Apolo Moreno Tatiana Michelle Pinto Lozano María José	Teléfono: 2471991 2755759	E-mail: tapolom@ulvr.edu.ec mpintolo@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	Mg. Oscar Machado Álvarez, Decano Teléfono: 2596500, Ext. 201 Decanato E-mail: omachadoa@ulvr.edu.ec Ph.D. Mónica Villamar Mendoza, directora de Carrera de Comercio Exterior Teléfono: 2596500, Ext. 264 E-mail: mvillamarm@ulvr.edu.ec	

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

Fecha de entrega: 07-feb-2022 07:46a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1756811305

Nombre del archivo: tesis_Apolo_Pinto_Navieras_feb_2022.docx (2.79M)

Total de palabras: 23630

Total de caracteres: 133228

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ulvr.edu.ec Fuente de Internet	2%
2	1library.co Fuente de Internet	1%

Excluir citas Activo

Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 1%

Firma:



M.Sc. Herman Vladimir Sozoranga Sandoval

C.I: 0703440842

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Las estudiantes egresadas: **TATIANA MICHELLE APOLO MORENO** y **MARÍA JOSÉ PINTO LOZANO**, declaran bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, **INCIDENCIA DE LA DISPONIBILIDAD DE UNIDADES DE CARGA CON TEMPERATURA CONTROLADA DE LAS NAVIERAS DE GUAYAQUIL, EN LAS EXPORTACIONES DE ROSAS ECUATORIANAS**, corresponde totalmente a la suscrita y se responsabilizan con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, ceden los derechos patrimoniales y de titularidad a la **UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE** de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autores:



Apolo Moreno Tatiana Michelle

C.I: 0955943758



Pinto Lozano María José

C.I: 0951380583

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación INICIDENCIA DE LA DISPONIBILIDAD DE UNIDADES DE CARGA CON TEMPERATURA CONTROLADA DE LAS NAVIERAS DE GUAYAQUIL, EN LAS EXPORTACIONES DE RSOAS ECUATORIANAS, designada por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: INCIDENCIA DE LA DISPONIBILIDAD DE UNIDADES DE CARGA CON TEMPERATURA CONTROLADA DE LAS NAVIERAS DE GUAYAQUIL, EN LAS EXPORTACIONES DE ROSAS ECUATORIANAS, presentado por las estudiantes TATIANA MICHELLE APOLO MORENO y MARÍA JOSÉ PINTO LOZANO como requisito previo, para optar al Título de **LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**, encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



M.Sc. Herman Vladimir Sozoranga Sandoval

C.I: 0703440842

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud con Dios por siempre estar presente en mi vida, así también agradecer por los padres que me dio que son los verdaderos ángeles en la tierra, que precisamente ellos con dificultades o sin ellas me motivaron y enseñaron de la perseverancia y constancia necesaria para afrontar todo. A mis amistades que me vieron cruzar esta hermosa etapa de mi vida gracias por decirme que estaban ahí para mí. A mi compañera del presente trabajo de investigación por la paciencia y apoyo en el proceso compartido. Y finalmente pero no menos importante a cada docente que conocí porque cada enseñanza contribuyó a mi perfil profesional.

Tatiana Apolo Moreno

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por darme la confianza, sabiduría y salud para poder culminar esta etapa de mi vida, importante para mi vida profesional. En segundo lugar, a mis padres por motivarme a seguir adelante, por sus palabras de aliento y por velar durante este trayecto que cumpla mis objetivos. También quiero agradecer a mis abuelitos, tíos y hermanos que me apoyaron incondicionalmente. A mi compañera de trabajo de titulación por apoyar con su conocimiento a la culminación de nuestra tesis. Finalmente, a mis profesores que nos impartieron grandes conocimientos académicos y de la vida profesional.

María José Pinto Lozano

DEDICATORIA

Este presente trabajo se lo dedico a mis padres y hermana por ser parte fundamental de mi vida ya que sin el apoyo de ellos esto no sería posible. A su vez quiero dedicárselo a mis verdaderos amigos quienes me han apoyado a lo largo de este camino y como digo yo son mi familia que yo elegí. También dedico este logro a Dios que me ha dado lo necesario para alcanzar esta meta.

Tatiana Apolo Moreno

Este proyecto de investigación lo dedico a mis padres que son lo más preciado que tengo en la vida, en especial a mi madre que con su cariño y sus consejos de la perseverancia estoy donde estoy hoy en día. A la vez a mi abuelita que ya no está físicamente aquí quien ayudó a mi formación en la etapa de mi niñez inculcándome valores y dándome consejos para la vida. Fueron mi motivación más grande para concluir con éxito este proyecto de tesis.

María José Pinto Lozano

ÍNDICE GENERAL

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES.	v
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	vi
AGRADECIMIENTO	vii
DEDICATORIA	viii
ÍNDICE GENERAL	ix
ÍNDICE DE ANEXOS	xvi
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	2
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	2
1.1 Tema.....	2
1.2 Planteamiento del problema	2
1.3 Formulación del problema	4
1.4 Sistematización del problema.....	4
1.5 Objetivo general	4
1.6 Objetivos específicos.....	4
1.7 Justificación.....	5
1.8 Delimitación	6
1.9 Idea a defender	7
1.10 Línea de Investigación.....	7
CAPÍTULO II	8
MARCO TEÓRICO.....	8
2.1 Marco Teórico referencial.....	8
2.2 Transporte y Logística.....	11
2.2.1 Contexto del sector logístico nacional	11

2.2.2	Contexto del sector logístico internacional	13
2.2.3	El contenedor como Unidad de Transporte Internacional.....	13
2.2.4	Estandarización de los contenedores	15
2.2.5	Los contenedores tamaños y tipos.....	16
2.2.6	Tamaño de los contenedores Refeers	17
2.2.7	Agencias navieras su rol en el transporte marítimo	18
2.2.8	Índice de carga de contenedores.....	20
2.2.9	Rotación de unidades de carga	23
2.2.10	Sector Exportador de Rosas	24
2.2.11	Cultivo y conservación de rosas para la transportación	27
2.2.12	Proceso de acondicionamiento de las rosas para transporte marítimo ...	28
2.2.13	Intercambio Comercial Ecuador uno de los principales países exportador de rosas 30	30
2.2.14	Transporte y Logística Internacional.....	31
2.2.15	Afectaciones logísticas Internacional.....	32
2.3	Fundamentación Teórica	34
2.3.1	Teoría del crecimiento económico	34
2.3.2	Teorías sobre el comercio Internacional	35
2.3.3	Desarrollo del comercio internacional y su importancia en la cadena de distribución físico internacional.....	39
2.3.4	Teoría del inventario	40
2.3.5	La teoría de las restricciones a la Supply Chain.....	41
2.4	Marco conceptual	41
2.4.1	Exportación	41
2.4.2	Logística Internacional.....	42
2.4.3	Unidad de carga.....	42
2.4.4	Incoterms	42

2.4.5	Cadena de suministro	42
2.4.6	Empaque.....	42
2.4.7	Embalaje.....	43
2.4.8	Naviera	43
2.4.9	TEU	43
2.4.10	Contenedores.....	43
2.4.11	Flor de corte	43
2.4.12	Temperatura controlada.....	44
2.4.13	Armador	44
2.4.14	Transportador	44
2.4.15	Conservación de rosa	44
2.4.16	Operador de transporte.....	44
2.4.17	Indicadores de Rotación	45
2.5	Marco Legal	45
2.5.1	Entidades que regulan las actividades comerciales y de exportación en el Ecuador	45
2.5.2	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.	46
2.5.3	Constitución de la República del Ecuador	47
2.5.4	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones	47
2.5.5	Reglamento al título de la facilitación aduanera para el comercio, del libro V del COPCI	48
CAPÍTULO III.....		50
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN		50
3.1	Marco Metodológico	50
3.1.1	Tipo de Investigación	50
3.2	Enfoque	51
3.3	Técnicas e Instrumentos	53

3.4	Modelo de la encuesta	55
3.5	Población y muestra	57
3.5.1	Población.....	57
3.5.2	Muestra.....	58
3.6	Análisis de resultados.....	59
3.7	Tratamiento de la información procesamiento y análisis.....	60
3.7.1	Primera Pregunta	60
3.7.2	Segunda pregunta	61
3.7.3	Tercera Pregunta	62
3.7.4	Cuarta pregunta	63
3.7.5	Quinta pregunta.....	64
3.7.6	Sexta pregunta.....	65
3.7.7	Séptima pregunta.....	66
3.7.8	Octava pregunta.....	67
3.7.9	Novena pregunta	68
3.7.10	Décima pregunta	69
	CAPÍTULO IV.....	71
	INFORME FINAL.....	71
4.1	Análisis de la crisis de contenedores.....	71
4.2	Análisis de las exportaciones de rosas	74
4.3	Incidencia en el sector exportador de flores.....	76
	CONCLUSIONES	78
	RECOMENDACIONES.....	80
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	81
	ANEXOS	91

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Delimitación de la Investigación	6
Tabla 2. Estructura logística funcional de Ecuador	12
Tabla 3. Tipos de Contenedores.....	16
Tabla 4. Cantidad de contenedores enviados desde Guayaquil y terminales portuarios	21
Tabla 5. Números de contenedores llenos movilizados según las agencias Navieras	21
Tabla 6. Cantidad de unidades de carga de exportación por principales Agencias Navieras ..	23
Tabla 7. Exportación por tipo de flores Ecuador 2015-2019. Toneladas Métricas	25
Tabla 8. Importaciones de flores por principales proveedores	26
Tabla 9. Top 10 principales exportadores de flores	31
Tabla 10. Herramientas de la Investigación.....	54
Tabla 11. Resumen de la muestra	59
Tabla 12. Datos estadísticos del conocimiento acerca de la “crisis de contenedores”	60
Tabla 13. Datos estadísticos de la afectación con la “crisis de contenedores”	61
Tabla 14. Datos estadísticos de como afectó la “crisis de contenedores” a las empresas.	62
Tabla 15. Datos estadísticos por año del comienzo de las exportaciones por vía marítima ...	63
Tabla 16. Datos estadísticos de la comparativa entre el transporte marítimo y el aéreo	64
Tabla 17. Datos estadísticos del promedio de reefer que se exporta mensualmente	65
Tabla 18. Datos estadísticos de las temporadas en que se incrementan las exportaciones.....	66
Tabla 19. Datos estadísticos del alza del valor del flete por escasez de contenedores	67
Tabla 20. Datos estadísticos del nivel de producción de rosas	68
Tabla 21. Datos estadísticos de los principales mercados de la demanda de rosas	69

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Perfil Logístico de Ecuador.....	12
Figura 2. Contenedor Refeer de 20'	17
Figura 3. Contenedor refeer de 40'	18
Figura 4. Ciclo del contenedor.....	24
Figura 5. Participación de empresas florícolas en el país	25
Figura 6. Empaquetado de las rosas.....	29
Figura 7. Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías.....	32
Figura 8. Afectación de la logística en la Pandemia del covid-19.....	33
Figura 9. Fases del enfoque cuantitativo.....	53
Figura 10. Formula de muestra	58
Figura 11. Conocimiento acerca de la crisis de contenedores.	60
Figura 12. Afectación de las empresas con la “Crisis de Contenedores”.	61
Figura 13. Como afecto la “crisis de contenedores” a la empresa.....	62
Figura 14. Comienzo de las exportaciones de rosas por vía marítima.....	63
Figura 15. Comparativa entre el transporte marítimo y el aéreo.	64
Figura 16. Promedio de refeers se exportan mensualmente.	65
Figura 17. Temporada en que se incrementan las exportaciones.....	66
Figura 18. Alza del valor del flete por escasez de contenedores.	67
Figura 19. Nivel de producción de rosas.	68
Figura 20. Principales mercados de la demanda de rosas.....	69
Figura 21. Índice de tránsito de contenedores de Shangai, tarifas semanales en USD, del 18 de diciembre de 2009 al 9 de abril de 2021.	72
Figura 22. Afectaciones en la producción por sector.....	75
Figura 23. Evolución de exportaciones por meses de valor.....	76

Figura 24. Evolución de exportaciones por meses/volumen77

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Depuración de empresas exportadoras de rosas	91
Anexo 2. Modelo de encuesta.....	93

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo el análisis en la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de los agentes navieros en Guayaquil y su afectación para los exportadores de rosas ecuatorianas. Tomando en cuenta los factores inmersos en la logística nacional e internacional, y por otro parte cuales serían las consecuencias que deben afrontar los exportadores al momento de contratar el transporte internacional de mercancías en este caso de estudio; por vía marítima.

El sector exportador de rosas al igual que otros sectores como el bananero y el camaronero se han visto afectados por la disponibilidad de contenedores puesto que son unos de las principales fuentes de ingresos del país y que representan significativamente en el PIB, es por esto, que en el transcurso de la investigación en el capítulo I se detallará el diseño de la investigación dando lugar a los objetivos generales y específicos que encaminará al desarrollo del tema.

A continuación, en el capítulo II se incorporará los antecedentes de la investigación, el porqué del objeto de estudio, involucrando la “crisis de contenedores” que está pasando actualmente el mundo y afectando a las empresas dedicadas al tráfico de mercancías, asimismo, tomando en cuenta la pandemia del Covid-19 que repercutió en el comercio, además se explicará el origen del comercio internacional en base a las principales teorías, las cuales respaldaran al marco teórico de la presente investigación.

En el capítulo III, para la obtención de los datos estadísticos se realizará a las empresas exportadoras de rosas, comprendidas en los períodos del 2016 al 2020, con el objetivo de determinar la incidencia que tuvo la disponibilidad de contenedores con temperatura controlada en sus exportaciones, por consiguiente, con el marco legal se respaldará las principales leyes que involucran temas relacionados al objeto de estudio.

Finalmente, en el capítulo IV se elaborará el informe final donde se establecerá los temas importantes que se analizaron con el fin de cumplir con los objetivos de estudio y el propósito de la investigación. De esta manera se llegará a las conclusiones y recomendaciones en relación a toda la información y datos obtenidos.

CAPITULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Tema

Incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras de Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas.

1.2 Planteamiento del problema

El primer sector que alzo su voz ante la crisis de contenedores fue el banano según expresa Richard Salazar, director ejecutivo de la Asociación de Comercialización y Exportación de banano (Acorbanec), indica que la problemática no es únicamente no poder encontrar espacio en buques, sino también la aglomeración en algunos puertos de China, y el hecho que la mayoría de navieras ya tienen establecida las rutas con mayor destino comercial que les permitan ir y venir con mercancía. Salazar menciona; todas estas causales se traducen en el cambio de los precios de los fletes marítimos, se ha determinado que alza dificultará la economía de los países de América del sur. Un contenedor que antes se cotizaba en \$2.500 ahora cuesta entre \$5.000 y \$6.000, dependiendo del mercado (Villón, 2021).

Los precios que se establecen en la mayoría de productos, bien bienes fabricados u ensamblados en exógeno para los países en vías de desarrollo. Si se engrandece el costo de transporte de la mercancía importada, provocará un mayor encarecimiento en razón del incremento de costos de las mercancías compradas en el extranjero, para el traslado de dichos bienes intermedios y de capital aumentará estos costes y se sumarán a los costos de producción. Al elevase los costos del transporte de las exportaciones, aquello traerá consigo una disminución en los ingresos del país exportador o sencillamente una pérdida de mercado, dependiendo de la elasticidad de la demanda y la oferta de bienes sustitutos (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2002, p. 2).

Por lo tanto, la escasa disponibilidad de contenedores para las exportaciones de un país repercute a nivel macro que es su economía, así como también en el nivel micro en el precio

de los fletes marítimos. En el ámbito de este proyecto de investigación el equilibrio de las exportaciones e importaciones se ha visto afectada en los últimos años gracias a la falta de contenedores reefers por lo que las navieras y empresas exportadoras han optado por tomar soluciones como importar contenedores vacíos o utilizar reefers no operativos (Cámara Marítima del Ecuador, 2020).

Las unidades de carga con temperatura controlada tienen un tiempo de vida de uso hábil, el cual es un promedio de entre 10 a 12 años (vida útil de contenedor estándar es entre 15 y 20 años), motivo por el cual el contenedor con una década de uso se considera que se encontraría en sus últimos años de funcionamiento. Con el progreso de la tecnología y la desmejora del contenedor utilizado, evidentemente exigir más de la capacidad a estas ‘cajas heladas’ no sería lo adecuado ni favorable en la transportación de productos perecibles, sin embargo, ante la disminución de contenedores refrigerados es decir su baja disponibilidad, freight forwarders expresan que ingresan viejos contenedores por parte de las navieras, ellos luchan para priorizan el buen uso de contenedores más nuevos y modernos para uso comercial propio de la empresa. (Mundo Marítimo, 2017, p. s/p).

Sin embargo, los exportadores de rosas, desde el año 2018 han optado por la transportación marítima en razón de aumentar el volumen de carga que puede transportar en un mismo envío y el precio puede resultar más conveniente que en el transporte aéreo como lo venían haciendo años atrás. El presidente y director general de Quipot (2020) afirma que:

“La exportación de flores hoy se desarrolla con estándares técnicos y una cadena logística eficiente”. En tanto, Expoflores, asegura que el cambio de preferencia a la vía marítima se debe al tema económico, pues es más barato este tipo de servicio de carga. (s/p). Debido a la demanda de contenedores reefers por parte de las empresas exportadoras de rosas la disponibilidad de los mismo se ve afectado puesto que los contenedores refrigerados son reservados para las exportaciones de banano y camarón por ser productos de gran demanda, es decir los demás productos están sujetos a la disponibilidad que exista y pagar fletes marítimos relativamente costosos.

1.3 Formulación del problema

¿Cómo determinar el impacto de la crisis de contenedores refrigerados en las empresas exportadoras de rosas?

1.4 Sistematización del problema

De acuerdo con la identificación del problema que motiva a realizar esta investigación se suman tres incógnitas que ayudarán a entender y determinar los objetivos generales y específicos de una manera clara y precisa:

- ¿De qué modo se podría identificar la disponibilidad de unidades de carga refrigeradas en las navieras de Guayaquil?
- ¿Cómo determinar las oportunidades o riesgos para el sector exportador de rosas?
- ¿De qué forma se podrá determinar la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada en las exportaciones de rosas ecuatorianas?

1.5 Objetivo general

Analizar las afectaciones de la crisis de contenedores refrigerados para identificar las consecuencias que existen en las empresas exportadoras de rosas ecuatorianas.

1.6 Objetivos específicos

- Analizar la información estadística de la carga contenerizada movilizadas por las principales navieras en Guayaquil, en el periodo 2020.
- Identificar los procesos logísticos, mediante los cuales se pueda reconocer los riesgos para el exportador.
- Describir las afectaciones que surgieron debido a la crisis de contenedores con temperatura controlada en el sector floricultor.

1.7 Justificación

El presente estudio se justifica debido al incremento de exportaciones del sector floricultor, y el cambio en la cadena de suministros. Ahora el sector prefiere hacer los envíos a sus clientes al exterior en transporte marítimo debido a los bajos costes.

Evaluar como la baja disponibilidad de unidades de carga refrigeradas ha afectado a las empresas que efectúan sus exportaciones por transporte marítimo, según la Asociación de Exportadores de Flores (Expo flores), “la exportación de flores refleja un alza de 7%, pasando de 15.588 toneladas en 2019 a 16.586 toneladas en 2020. Mientras que Quiport, empresa operadora del aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, informó que se pasó de 18.500 toneladas en 2019 a 20.300 toneladas en 2020.” (Mundo Marítimo, 2020, p.. s/p).

Como resultado ante esto surgió la crisis de contenedores en especial de los reefers surgida en los primeros meses del 2019 y gracias a la pandemia del covid-19, el sector exportador de rosas al igual que otros sectores que se dedican a la exportación de productos perecibles se vieron afectados por una parte por la disminución de contenedores, además la necesidad de las empresas de salvaguardar la salud de sus trabajadores conllevó a cerrar sus operaciones y otras disminuyeron la mano de obra, así mismo cayó las operaciones de los buques y por ultimo afectó por el alza de precios y la baja demanda de contenedores por parte de las navieras (RM Forwarding, 2021).

La cuarentena produjo el recorte de personal portuarios, la vez se vio una notable reducción de las flotas, así también el cierre de agencias logísticas. En este escenario, monetariamente no era una buena idea seguir realizando el envío los contenedores a China de regreso. Conforme transcurrieron los meses y la economía comenzó a presentar mejoría así se fue elevando la demanda de contenedores de manera inesperada, esto motivo a reactivar las frecuencias de los busques. En China se retomó la fabricación de suministros médicos necesarios al hacer frente al COVID-19, esencialmente la importación de mascarillas. Esta recuperación de la demanda se contrapuso a la reducción de la capacidad de transporte como rezago, siendo inevitable la disparada en los precios de los fletes en transportación marítima. (Bilogistik, S.A., 2021).

En consecuencia, la falta de contenedores está afectando en el precio de compra de los mismos como también aumentando un 50% su arrendamiento. A mediados del año 2019 los contenedores venían teniendo una demanda masiva por lo que muchas navieras se encontraban con el 100% de contenedores llenos y vendidos, así mismo estos niveles fueron alcanzados en el año 2020. (MasContainer logistics & trade news, 2020).

La preferencia del exportador de flores por el transporte marítimo creció en San Valentín. El sector está transitando, de a poco, hacia el transporte marítimo que se constituye en una alternativa ante la elevación de los precios del flete aéreo, según el sector. En 2020 la exportación por barco se elevó en 167 % frente al anterior año. En cambio, los envíos por avión crecieron solo en el 3,9 % (El Universo, 2020, p. s/p).

1.8 Delimitación

Se realizará el análisis de la incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras en Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas, a través de la evaluación de los resultados obtenidos de la industria del transporte marítimo y sector logístico de las empresas exportadoras de rosas entre el año 2016 al 2020.

Tabla 1

Delimitación de la Investigación

Campo	Comercio Exterior
Área	Logística y Transporte
Aspecto	Afectaciones de la crisis de contenedores refrigerados.
Tema	Incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras de Gye, en las exportaciones de rosas ecuatorianas.
Temporal	2020
Geográfico	Guayaquil
Teórico	Política de Comercio Exterior del Ecuador
Práctico	Estadísticas de la cámara marítima de Ecuador, Autoridad portuaria de Guayaquil y de las exportaciones de rosas.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

1.9 Idea a defender

La disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras en Guayaquil, ha impactado de manera directa en sector logístico nacional, generando inconformidades para en los exportadores de rosas ecuatorianas.

1.10 Línea de Investigación

Para la investigación, incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras en Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas, se ha aplicado la Línea 4 de investigación (Desarrollo estratégico empresarial) integrado a la línea de la Facultad para comercio exterior y negocios globales y locales (Universidad Laica Vicente Rocafuerte, 2019).

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Marco Teórico referencial

El presente capítulo inicia con la exposición de estudios referenciales sobre la incidencia de la disponibilidad de unidades carga refrigerada en las navieras en Guayaquil en las exportaciones de rosas ecuatorianas demostrando su importancia dentro en el dinamismo económico bilateral.

El precio del transporte internacional sin duda posee una inmediata repercusión, que precisamente es motivo de este presente proyecto investigación, estas tarifas se hacen semejante a los costos arancelarios o el tipo de cambio de la moneda; como es bien sabido que la reducción del costo de transporte impulsa directamente las exportaciones y las importaciones, igual que un aumento del tipo de cambio, esto convierte en competitivas a las exportaciones en los mercados extranjeros y una reducción del arancel aduanero, será un factor que juegue a favor para lograr reducir el costo de las importaciones. En el contexto de crearla liberación del comercio entre naciones, los aranceles aduaneros han bajado a tales niveles que en muchos casos cualquier reducción extra, frenaría el impacto representativo. En razón de estas circunstancias en los años recientes ha emergido esta premisa interesante literatura que sintetiza la importancia del costo del transporte en el estructurado mundo del comercio y la producción. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2002, p. 1).

El primer estudio referencial se denomina: “Análisis de los Tiempos de Despacho de Contenedores en un Depósito: Caso DEPCONSA S.A.” presentado por Burgos Blanca Beatriz del programa de Postgrado en la facultad de ciencias administrativas de la Universidad de Guayaquil. En su resumen menciona ; “En este estudio se analiza los factores influyentes en uno de los problemas que afectan al Deposito DEPCONSAS S.A. en la actualidad: los altos tiempos de despachos de contenedores, y estudia los procesos anexos a la recepción de

contenedores como las actividades complementarias que deben considerarse dentro de este espacio físico; y por supuesto, dar propuesta de mejora en los procesos adheridos en la asignación de contenedores para las exportaciones a fin de que éste proceso cumpla con los tiempos promedios y evitar desfases que afecten a la cadena logística.” (Burgos, 2016).

Este estudio cualitativo, analiza que el Ecuador por ser exportador primordial de productos perecibles conlleva a una demanda masiva de contenedores reefers por lo que muchos de los contenedores que tiene el país no cumple con los requisitos permitidos para operar y en consecuencia existe un desbalance teniendo como resultado la no utilización de muchos de estos contenedores.

El estudio concluye destacando el; “objetivo fundamental de esta tesis era abordar el problema de la demora en tiempos de despacho de contenedores de la compañía Depconsa y aportar con una solución para el problema planteado que permita, entre otros beneficios, la disminución de los tiempos de despacho, el cumplimiento de las normas aduaneras en referencia a los días máximos de estadía de un contenedor en nuestro país y la reducción de costos y esfuerzos para la compañía.”

El presente estudio presentado por David Alejandro Mercado Lujan del Programa de Finanzas y Negocios Internacionales en la facultad de Economía y Negocios de la Universidad Tecnológica de Bolívar, denominado: “La importancia de la Logística en los Negocios Internacionales.”, expone que una de las estrategias claves para tener éxito al realizar una negociación internacional es tener una buena gestión en la cadena logística. El continuo crecimiento de la globalización conjunto con el comercio internacional ha venido contribuyendo a la necesidad de ser competitivos en el mercado no solo con el producto sino con los elementos que componen a la hora de presentar los servicios de una empresa por ejemplo canales de distribución, logística, tiempo, entre otros (Mercado, 2011).

La investigación demuestra la importancia de la logística en las negociaciones internacionales y como la relación entre cliente y empresa ayudan a su rentabilidad en el mercado internacional, Mercado (2011) afirma que:

La importancia de la logística en los negocios internacionales que hoy se maneja radica en que se convierte en un tema generador de economías de escala y generador de utilidades de tiempo y lugar, es decir, el llegar a tiempo con los

clientes no es un valor agregado, es hoy una condición establecida en las operaciones de comercio internacional. (p. 3)

El siguiente estudio referencial se denomina “Estudio de pre-factibilidad para la comercialización de rosas vía marítima.”, presentado por Roberto Wray Vinueza del Colegio de Ciencias e Ingeniería de la Universidad San Francisco de Quito, establece que; “En este estudio el autor expone el transporte de flor por vía aérea tiene la ventaja del tiempo, toma tan solo 3 días, el transporte marítimo necesita de 21 días de tránsito para poder llegar a Ámsterdam. Siendo el tiempo la única desventaja que posee el transporte marítimo frente al aéreo, esta ha sido lo suficientemente fuerte para que este último logre controlar prácticamente todo el transporte de rosas fuera de Ecuador, sin embargo dentro de las ventajas que presenta el transporte marítimo están la estabilidad en la temperatura durante todo el viaje y su bajo costo, siendo estas dos ventajas mucho más fuertes que la del tiempo de viaje ya que influyen directamente en el precio de la flor (precio final) y en la calidad de la misma.” (Wray, 2015).

El estudio presenta una metodología cualitativa-cuantitativa que analiza la importancia de la; “flor ecuatoriana es reconocida y demandada mundialmente, en especial la rosa. Esto debido a que la condición edafoclimática que nos brinda el país no es común. Simplemente al compararnos con Colombia, siendo este nuestro vecino, hay una diferencia grande en el número de horas luz que tienen los dos países; otra ventaja que presenta el Ecuador frente a sus competidores es la altura a la que se pueden desarrollar las plantaciones de rosas estando las más altas a más de 3200 msnm y las más bajas a 2400 msnm.”

Consecuentemente, el estudio finaliza describiendo la principal razón del cambio de transportación en las exportaciones de rosas, el transporte marítimo, aunque el trascurso del tiempo de viaje es más extenso para arribar a su destino es viable debido a que se logra mantener una temperatura constante mientras viaja; además existe un ahorro al cliente en cuanto al transporte ya que debido a aquello la rosa ecuatoriana muestra un rostro más competitivo en el mercado internacional debido al costo en el lugar de venta final de la rosa.

El siguiente estudio para complementar la investigación se denomina “Protocolo técnico, logístico y de seguridad para la exportación de flores”, presentado por el Ministerio de Comercio Exterior. En este estudio, los autores detallan las fases, escenarios y normativas correspondientes a la exportación de flores desde su fabricación, tramites operativos, su

logística y terminando con su exportación manifestando siempre la Facilitación al Comercio Exterior (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, inversiones y pesca, (s.f)).

Siendo así, la fase logística del estudio el punto clave para conocer las características necesarias y requeridas de un contenedor reefer, además de cómo deben ser exportadas las flores. En otras palabras, la transportación, almacenamiento, toma de temperatura u otras actividades son las fases más importantes a considerar para exportar, y por consiguiente que Ecuador mejore su competitividad en procesos operativos y logísticos en el mercado de flores.

Este estudio presenta un manual de exportación del mercado de las flores del Ecuador, desde un enfoque técnico presentando factores determinantes como son los protocolos para exportar y de esta manera ingresar a cualquier mercado internacional. Con este enfoque metodológico se facilita a los productores de este sector el acceso a los procesos y protocolos para llegar al país destino.

2.2 Transporte y Logística

2.2.1 Contexto del sector logístico nacional

“Ecuador cuenta con cuatro zonas portuarias, todas ellas localizadas en el Pacífico, mientras que los puertos fluviales se posicionan en la zona amazónica del país, a la vera de los principales ríos” (Farromeque, 2016, p. 8). Las zonas portuarias del Ecuador se encuentran ubicadas estratégicamente para la facilitación del comercio exterior.

Uno de los puertos más importantes de las Costas del Pacífico oriental, es el puerto de Guayaquil ubicado en la provincia del Guayas puesto que el movimiento de cargas se maneja a gran escala con 12 millones de TEU en el año 2020.

En Guayaquil se estima ingresa un 83% carga de importación total del país y por otra parte el 70% de las exportaciones privadas salen del territorio aduanero. En el Puerto principal, que está ubicado en la costa occidental ecuatoriana (Océano Pacífico), por donde ingresa un brazo de mar conocido como el Estero Salado, y a 10 kilómetros al sur de la ciudad de Guayaquil, la misma que es considerada como la capital económica de Ecuador (Zonalogística, 2017, s/p).

Según el “Banco de Desarrollo de América Latina” (CAF) el perfil logístico de Ecuador es el siguiente:



Figura 1: Perfil Logístico de Ecuador. Tomado de Farromeque (2016).

En el Ámbito Logístico Nacional Quito y Guayaquil son los que tienen mayor relación logística abarcando una tercera parte Cuenca. En los Ámbitos Logísticos Secundarios la cabecera la lleva Quito y los núcleos de Latacunga.

Tabla 2

Estructura logística funcional de Ecuador

Nodos Logísticos	
Nodo primario nacional: domina la logística del país	Guayaquil y Quito
Nodos intermedios de distribución: actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios	Cuenca y Manta
Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos	- Nodos portuarios de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Machala. - Nodo aeroportuario: Quito. - Nodos transfronterizos de Tulcán y Huaquillas.

Fuente: CAF (Banco de Desarrollo de América Latina, 2016)

El resultado del desempeño logístico que obtiene un país es el conjunto de situaciones cruciales, aquellas no tendrían por qué ser detectadas en el largo plazo. Esa es la razón para necesitar una visión integral y una correcta planificación estratégica que sirva en actuar sobre los factores de alto impacto y generar los espacios para cumplir metas establecidas en términos de alcanzar mayor eficiencia en el flujo de mercancías.

2.2.2 Contexto del sector logístico internacional

La logística es un proceso en el que convergen cadena de suministro e información con el fin de fluctuar armónicamente para el intercambio de bienes. Con esto quiere decir que la logística de las empresas contribuye a la economía de un país puesto que gracias a su rápida facilitación de información y gestión permite no solo conectar con sus clientes a través de sus productos sino adentrarse a nuevos mercados y ser competitivamente rentables. No obstante América Latina y el Caribe en comparativa con otras economías avanzadas su sistema logístico tiene un desempeño muy bajo y a medida que pasan los años va empeorando (Calatayud & Montes, 2021).

En una economía el volumen de producción y consumo es sinónimo de una buena calidad logística puesto que de acuerdo con su estructura van a determinar el tiempo, el costo de todos aquellos productos que se producen. Dicho de otra manera, la logística busca deshacerse de los cuellos de botellas que afectan a la fluidez de la cadena de suministro independiente si son fallas técnicas, documentales o de infraestructura (CEPAL, 2020).

2.2.3 El contenedor como Unidad de Transporte Internacional

Con la globalización y el auge del comercio exterior junto a la necesidad de intercambiar bienes a nivel mundial, las importaciones y exportaciones han buscado formas más económicas y eficaces para transportar productos al menor tiempo posible. Dentro de los medios de transporte de mercancías el medio marítimo sigue liderando, ya que su distintivo con otros medios es por menores costos, tanto así que las mercancías perecibles como por ejemplo el caso de las rosas se han adaptado al medio con el objetivo de aprovechar los beneficios del mismo (Burgos, 2016).

Con el transcurso del tiempo y el avance de la tecnología del siglo XIX, las embarcaciones fueron renovadas con a base de emisión de vapor, que posteriormente se sustituyeron por nuevas embarcaciones que contaban con motor a Diésel. A pesar de que el comercio de ese entonces era realizado por los dueños del buque o también conocidos como Armadores, eran ellos mismo quienes realizaban aquel procedimiento completo de arribo y despacho de bultos de productos para ser entregadas en los almacenes y continuar con su venta, es cierto que esta actividad proporcionaba buenas ganancias, pero no era la más óptima debido al tiempo que demandaba por la inadecuada infraestructura de los puertos de esa época. Por consiguiente, ya para finales de los años 50 los bultos fueron aminoradas en unidades más grande y se implementó los conocidos pallets y a este proceso lo denominaron la unidad de mercancías. En el paso de los años se cambió por el uso de los pallets en el transporte por barco.

Malcolm McLean fue quien revoluciono el mundo marítimo pues, el empresario a la edad de 21 años ideo los famosos contenedores similares a las cajas metálicas de los buques cargueros de la segunda guerra mundial, la diferencia era que estos contenedores no contaban con ruedas de transacción sino que venían reforzados los vértices esquineros con el fin de manipular su levante (Revista Logistic, 2019).

En 1960 ISO; “por sus siglas en inglés, International Organization for Standardization” comenzó a estandarizar los contenedores en tanto a medidas para que fácilmente sean apilados y manipulados en cualquier puerto que sea destino de mercancías cuyo objetivo es relacionarlos con el requerimiento según las operaciones.

Es por esto que los contenedores a lo largo de la historia ha sido de gran importancia puesto que a medida que se van innovando clasificándose por tipos y adaptándose a las necesidades del mercado han contribuido positivamente al decrecimiento de gastos totales de costos totales por concepto de transporte y es por ello que en la actualidad se cuenta con formalidades como son el contrato de compraventa, los Incoterms o términos de negociación (Revista Logistic, 2019).

2.2.4 Estandarización de los contenedores

Al principio los primeros contenedores fueron utilizados en Estados Unidos no tenían medidas estandarizadas a nivel mundial, sino que estaban contruidos por medidas diferentes establecidas por cada estado. En la Costa Este se elaboró la embarcación llamada:

” Sea-Land (Malcom Mc Lean) con 35 pies de largo, que entonces era el máximo permitido en los Estados de New York, New Jersey y Texas; Matson 24´ en el tráfico con Hawai y Grace Line con 20´ hacia el caribe y Norte de América Latina,” (Zuidwijk, 2000, p. s/p).

Esto no era la única diferencia sino también los esquineros, restringían el intercambio de un modo de transporte a otro. Por lo tanto, debido a las diferencias existentes entre contenedores McLean entregó sin costo alguno el modelo original del contenedor multimodal a la Organización Mundial de Estandarización de contenedores (ISO). Entonces, ISO estableció una serie de normas que dio paso a que las compañías navieras comiencen a invertir en la fabricación de estos contenedores bajo medidas de 20 y 40 pies comprendidos entre los 6 y 12 metros de longitud.

La norma ISO 1 en contenedores fueron estandarizados universalmente en cuanto medidas, peso, marcación, codificación, fuerzas estáticas y dinámicas. De acuerdo con Zuidwijk (2000) los criterios para la normalización de los contenedores fueron los siguientes:

- Las dimensiones y capacidades de los contenedores deberían estar relacionados con cualquier tipo de mercadería.
- El manipuleo, trincado y transporte fue el motivo principal para que su diseño sea compacto a los diferentes medios de transporte ya sea tanto marítimo como para aéreo o ferroviarios.
- Implementar limitaciones de peso y dimensiones de mercadería para el cuidado de los contenedores.
- El contenedor estándar tendría un enfoque común para las diferentes economías que contaban con sistemas independientes de distribución con el fin de evitar disturbios.

2.2.5 Los contenedores tamaños y tipos

Un contenedor forma parte del equipo de un transporte, está construido de tal forma que es fácilmente manipulable para su carga y descarga en el buque, tiene como objetivo transportar mercancías y de acuerdo a esto su constitución será total o parcialmente cerrado, además son sumamente resistentes para su uso continuo (Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972).

Los contenedores se encuentran clasificados en dos grandes grupos, en primer lugar, se encuentra los denominados Dry o secos con una construcción básica, de acero o metálicos, son herméticamente cerrados y no poseen ningún sistema de refrigeración o ventilación. En segundo lugar, están los Reefers o Refrigerados destinados para el transporte de mercancías perecibles, cuentan con un sistema de refrigeración capaz de mantener el producto a la temperatura necesaria para su correcta maduración hasta que llegue a destino.

Tabla 3

Tipos de Contenedores

Tipos	Definición
Box (cerrado)	Es el principal contenedor utilizado para el transporte de mercancías. Sus puertas se encuentran localizadas en los testeros, la mercadería es cargada a través de carretillas o transpaletas.
Open Side (De costado abierto)	Son utilizados cuando la mercancía a transportar debido a su longitud no ingresa fácilmente por los testeros. Este tipo de contenedor es abierto por los costados con el fin de facilitar la manipulación.
Open Top (De techo abierto)	Es utilizado cuando la mercadería debido a su volumen no puede ingresar por los testeros ni por el costado del contenedor. Tiene una abertura por el techo con el fin de que la carga sea a través de grúas. Estos contenedores son plataformas con mamparas y se utilizan
Flat (Plataforma)	cuando la mercadería por su forma o estructura geométrica no encaja ni por los testeros, ni por el techo y tampoco por los costados del contenedor.
Tank (Cisternas)	Contenedores específicamente para transportar líquidos. Tiene una forma de cilindro.

Big Bag (Flexible)	Es un saco de gran tamaño, constituido con fibras sintéticas y con anillos para el fácil izado de los mismo.
Back Rag	Son contenedores utilizados específicamente para el transporte de vehículos, montacargas, tractores, etc.
High Cube	Como su nombre lo indica son contenedores para el transporte de mercancías ligeras. Transporta mercancías congeladas o bajo el control de
Refeer	temperatura mediante una estructura que aislara la temperatura e incorporada a una unidad de metal de enfriamiento encargado de la circulación de aire.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

2.2.6 Tamaño de los contenedores Refeers

Las dimensiones de los contenedores convencionales más utilizados son en pies y pulgadas. Los principales contenedores utilizados para el transporte de mercancías son los de 20' y 40', de ancho tiene 8' y de alto 8,6'. Así mismo, los contenedores son denominados de acuerdo a su dimensión por ejemplo al contenedor de 20 pies con 18 toneladas de peso máximo es llamado TEU (por sus siglas en inglés, twenty-foot equivalent unit) al de 40 pies es nombrado por 2 TEUs o por un FEU, por sus siglas en inglés, forty-foot equivalent unit. “Las medidas y la capacidad específicas de los Contenedores Frigoríficos o Reefer pueden variar en función del fabricante, la edad y el propietario del contenedor” (DSV, (s.f), p. s/p).

Peso tara	Capacidad de carga	Capacidad cúbica	Longitud interna
3.080 kg	27.400 kg	28,3m cúbicos	5,44 m
6.791,4 lbs	60.417 lbs	999 cu ft	17,9 ft
Ancho Interno	Altura Interna	Ancho apertura de Puertas	Altura apertura de Puertas
2,29 m	2,27 m	2,23 m	2,10 m
7,5 ft	7,5 ft	7,3 ft	6,9 ft

Figura 2. Contenedor Refeer de 20'. Tomado de DSV (s.f).

Los contenedores reefer o también conocidos como frigoríficos se utilizan para transportar mercancías perecibles que necesitan que durante su trayecto se encuentren con temperatura controlada, como es en el caso del sector floricultor. A continuación, se detalla las medidas y capacidad de un contenedor reefer de 40’.

Tara	Capacidad de Carga	Capacidad Cúbica	Longitud Interna
4.800 kg	27.700 kg	59,3m cúbicos	11,56 m
10.584 lbs	61.078,5 lbs	2.093,3 cu ft	37,9 ft
Ancho Interno	Altura Interna	Ancho apertura de Puertas	Alto apertura Puertas
2,28 m	2,25 m	2,29 m	2,26 m
7,5 ft	7,4 ft	7,5 ft	7,4 ft

Figura 3. Contenedor reefer de 40’. Tomado de DSV (s.f).

2.2.7 Agencias navieras su rol en el transporte marítimo

Las agencias navieras o también conocidas como agencias portuarias son aquellas empresas que representan a las compañías o propietarios dueños de naves para el transporte de mercancías. Así mismo, las líneas otorgan a la agencia la capacidad de manejar sus actividades logísticas debido a las restricciones de operaciones que las líneas navieras poseen en cuanto limitaciones geográficas o materiales, además es la que se encargará de las gestiones comerciales y actividades económicas de cada puerto.

Por lo tanto, de acuerdo con la problemática y objeto de estudio de la investigación presente tendrá un enfoque hacia la disponibilidad de contenedores reefers que poseen las agencias navieras al momento de recibir una solicitud de exportación, en caso específico de las exportaciones de rosas ecuatorianas.

De acuerdo con López (2018), “La industria del transporte marítimo mundial provee alrededor del 5% del total de la capacidad reefer y transporta más del 23% del total de la carga refrigerada perecible vía marítima”, el comercio de productos perecederos aumenta en gran

volumen anualmente debido a la exportación de banano, pescado y carne por lo que la demanda de contenedores reefer es desproporcional a la demanda de productos perecibles.

Según la Cámara Marítima del Ecuador y de acuerdo con el boletín de estadísticas portuarias y de transporte marítimo, las principales agencias navieras son:

- Maersk del Ecuador
- Mediterranean Shipping Company MSC
- Citikold S.A.
- CMA – CGM Ecuador S.A.
- Agencia Marítima Global Marglobal S.A.
- King Ocean Ecuador KINGOCEANS S.A.
- Representaciones Marítimas del Ecuador S.A. – REMAR.
- HamburgSud Ecuador S.A.
- HapagLloyd.
- Transporte y Representaciones Internacionales Trading.
- Snorkel S.A.
- Marítima Ecuatoriana MARSEC S.A.
- Agencia del Pacífico DELPAC S.A.
- ONE Once Network Express.

En primer lugar, la principal naviera en Ecuador es Maersk, empresa que cuenta con una flota aproximada de 756 barcos y con una capacidad de 4,1 millones de TEUs. Actualmente Maersk superó los 650.000 TEUs reefer. Es importante mencionar que Maersk es una de las principales empresas que fabrican equipos reefers, actualmente gracias a la demanda de este tipo de contenedores por la pandemia del covid-19 para el transporte de vacunas y como también la demanda de exportaciones de productos perecederos debido a que este sector influye significativamente en la economía del Ecuador, Maersk de acuerdo con el sitio web cadena de suministro (2018), implementó en 270.000 mil contenedores un sistema RCM capaz de controlar desde la distancia la mercancía a bordo del buque para conocer su ubicación, temperatura, humedad y ventilación.

En segundo lugar, se encuentra Mediterranean Shipping Company (MSC), agencia naviera que cuenta con 519 buques y 3,2 millones de TEUs de capacidad. MSC conjunto con

Evergren, empresas consolidadas, actualmente disponen de 1'780.000 TEUs reefer. En tercer lugar, esta CMA-CGM Ecuador S. A., es la tercera naviera más grande del mundo cuenta con 493 buques portacontenedores y capaz de cargar 2,5 millones de TEUs. De acuerdo con la Cámara Marítima del Ecuador (2018), esta agencia también invirtió en más contenedores reefer a finales del 2015 después de adquirir American President Lines (APL). A continuación, la agencia naviera Hapag-Lloyd posee 228 buques y con 1,6 millones de TEUs, capacidad que oferta. Así mismo según la CAMAE en el 2018 incrementó sus contenedores reefer con la compra de 11.000 contenedores de última tecnología, sumándose a la cantidad total que posee de 91.000 contenedores de este tipo. En contraste con ONE, una agencia naviera consolidada con tres líneas japonesas K line, MOL y NYK, se encuentra a la par con Hapag-Lloyd, pues esta cuenta con 234 buques portacontenedores y con 1,5 millones de TEUs. ONE, actualmente reconocida entre las navieras que más transportan mercancías por contenedores reefer adquirió 14.000 mil contenedores reefer de última generación, en la cual, 2100 poseen tecnología con atmosfera controlada.

En general, después de conocer la disponibilidad de contenedores reefer en las principales agencias navieras de Ecuador, se determina que la demanda del mercado ecuatoriano por la exportación de productos perecederos, si inciden en la disponibilidad de contenedores reefer. Hoy en día la demanda de este tipo de contenedores aumenta en consecuencia al mercado, por ejemplo, los principales productos exportados son el camarón, mango y banano, por lo que la disponibilidad afecta al sector floricultor.

2.2.8 Índice de carga de contenedores

El acrónimo de Twenty-foot Equivalent Unit, y que se usa como unidad de medida en transporte marítimo expresada en contenedores, indispensable al manifestarse acerca de las exportaciones e importaciones en el transporte marítimo es TEU. Conocer su significado es un requisito indispensable para todos los profesionales de este sector que quieran desarrollar su tarea con éxito. Para efecto de comparativo a continuación, se presenta la cantidad en miles y millones de contenedores enviados desde Guayaquil y terminales portuarias privadas de la ciudad, durante los periodos seleccionados en el presente estudio:

Tabla 4*Cantidad de contenedores enviados desde Guayaquil y terminales portuarias*

Años	Guayaquil (APG y terminales privados)	
	Miles/Millones TEU's	
2016	1'814.915	
2017	1'871.591	
2018	2'064.281	
2019	1'943.197	
2020	450.184	

Fuente: Informes del Movimiento Portuario de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Según las Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo de 2020, en la tabla número 131 con el nombre de “NÚMERO DE CONTENEDORES LLENOS MOVILIZADOS SEGÚN LAS AGENCIAS NAVIERAS.”, nos muestra la cantidad de contenedores movilizados, en la siguiente tabla el resumen:

Tabla 5*Número de contenedores llenos movilizados según las agencias Navieras*

Agencias Navieras	Importación		Exportación		Total
	CONT'20	CONT'40	CONT'20	CONT'40	
Agencia del Pacífico DELPAC S.A.	2.472	9.276	1.791	4.135	17.674
Agencia Naviera Express Network Office (EXNETSA S.A)	4.880	10.068	3.581	15.098	33.627
APL	13	11	8	38	70
BlueShipping Agency S.A.	58	127	196	426	807
CITIKOLD	0	2	0	0	2
CMA-CGM	8.806	11.735	4.622	31.601	56.764
GRENANDES ECUADOR S.A.	2.869	10.448	2.707	9.447	25.471

HAMBURGSÜD ECUADOR	2.810	5.519	698	6.054	15.081
HAPAGLLOYD (HLCU) - TRASOCEANICA	214	558	0	0	772
MAERSK LINE	463	1.279	282	2.836	4.860
MARITIMA GLOBAL S.A. MARGLOBAL	3.270	10.488	1.377	10.130	25.265
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	7.885	9.109	3.362	55.832	76.188
(MSC)					
NAVISUR NAVIERA DEL SUR S. A.	684	1.291	462	1.300	3.737
TRANSAVISA S. A.	1.413	3.581	262	59	5.315
TRANSOCEANICA CIA. LTDA.	13.230	26.377	7.258	22.588	69.453

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Viceministerio de Gestión de Transporte, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

El Terminal Portuario de Guayaquil (TPG), mantuvo el liderazgo en la movilización de carga contenerizada en Ecuador con 6,1 millones de toneladas, el Operador resaltó compromiso de sus colaboradores para mantener continuidad operativa. Las agencias navieras tienen acceso a 1.440 conexiones para contenedores refrigerados, indispensables para mantener la cadena de frío. (Mundo Marítimo, 2021) TPG logró movilizar 121.549 contenedores refrigerados en 2020 representando esto un 27% de las exportaciones siendo este porcentaje correspondiente a los productos de composición perecible y con necesidad de preservar la cadena de frío. Expoflores menciona que; la exportación vía marítima de rosas y flores creció en comparación a 2019, en cambio el envío por vía aérea presentó un porcentaje que alcanzó un 3.9%. La transformación para el sector floricultor empezó por el cambio en la cadena logística de exportación en 2018, dentro del contexto de la Pandemia comenzó a existir esta descompensación entre la disponibilidad de unidades de carga reefer y los elevados precios por concepto del transporte internacional, poniendo en desafío las proyecciones en el cambio de transportación aérea al marítimo. Es indudable la priorización de unidades de carga con temperatura controlada para el sector bananero y camaronero, por ser productos estrellas en el mercado internacional,

motivación suficiente para poner en dificultades al sector floricultor al momento de acceder a un espacio en las líneas navieras. En las Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2020 se destacan estas cinco agencias navieras al haber movilizado la mayor cantidad de unidades de carga de exportación:

Tabla 6

Cantidad de unidades de carga de exportación por principales Agencias Navieras

Agentes Navieros	Contenedores Exportados
CMA-CGM	36.223
TRANSOCEANICA CIA. LTDA.	29.588
AGENCIA NAVIERA EXPRESS	18.679
NETWORK OFFICE (EXNETSA S.A.)	12.154
GREENANDES ECUADOR S.A.	11.507
MARITIMA GLOBAL S.A.	
MARGLOBAL	

Fuente: Informe Estadístico Portuario y de Transporte Marítimo de 2020

2.2.9 Rotación de unidades de carga

El proceso logístico de exportación empieza desde la gestión del transporte de unidades de carga se encuentra vinculado con los movimientos de aseguramiento, aislamiento y agrupamiento, dando como resultado el aumento de las costosas operaciones por parte de las empresas navieras. Entre la oferta y la demanda ha generado un conflicto que se traduce en desequilibrio en comercio internacional provoca que los agentes navieros tengan costos a tomar en cuenta, la logística del retorno del vacío. Cuando se devuelven los contenedores vacíos de importación, se procede a poner dichas unidades como disponibles para las exportaciones.

Cuando la demanda de contenedores para exportación es superior a la cantidad de contenedores devueltos de importación, se debe importar netamente los contenedores vacíos, por ello, los agentes navieros tienden a priorizar la acumulación de gran número de contenedores vacíos en patios y puertos, es necesario para ellos mantener una cantidad de unidades reposicionadas para la distribución. Es por esta razón que estas compañías desean

reducir los movimientos o traslados de contenedores vacíos. En la siguiente figura se explica cómo es el ciclo de un contenedor:

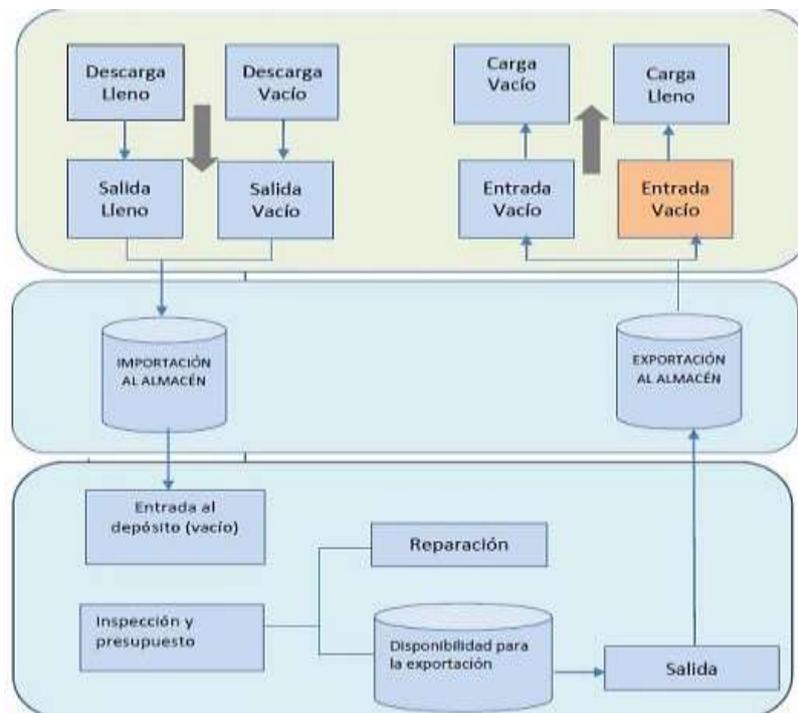


Figura 4. Ciclo del contenedor. Tomado de Analytical review of the Empty Container Cycle (2009).

2.2.10 Sector Exportador de Rosas

El Banco Central del Ecuador provisiona los datos macroeconómicos y calcula los datos del PIB mostrando una mejoría de 2% en 2019 de \$109,457 USD y para el siguiente año se prevé, en mayo se avizora la publicación de estimación que recopile la información de las afectaciones económicas. En 2020 el PIB registra la actividad económica con un aporte \$770.412 Miles USD que en porcentaje esto sería 0,70%. Al cultivo de flores se ha colocado en lugar 27 de 46 ramas de actividad comercializar.

422 empresas dedicadas al cultivo de flores en todo el Ecuador registraron valores declarados en base a su actividad económica en el año 2019. Tungurahua representó el 6,2% de las 422 empresas, las cuales se ubican en Ambato, Cevallos, Pelileo y Píllaro. Pichincha es la provincia con mayor concentración de empresas seguido de Carchi, Cotopaxi, Imbabura, Tungurahua, y otras (Sánchez, et al., s.f.).

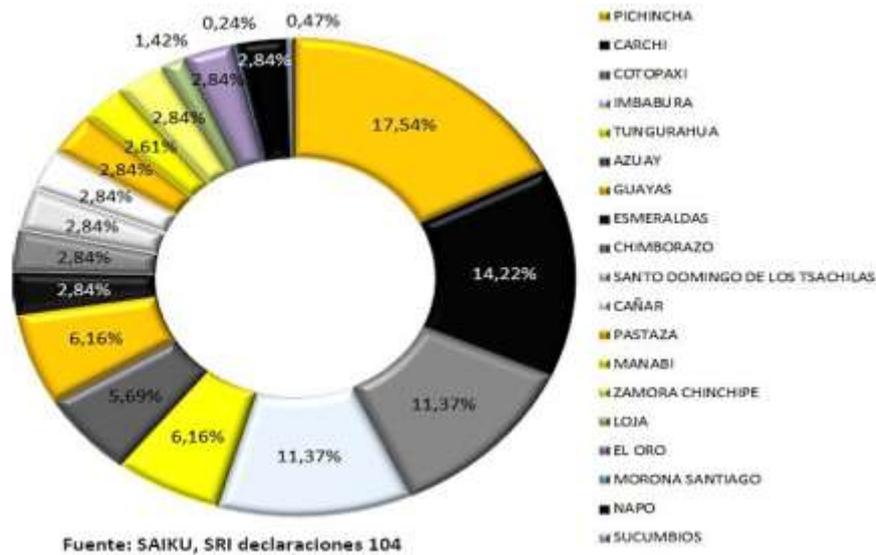


Figura 5. Participación de empresas florícolas en el país. Tomado de Sánchez, et al. (s.f.).

Exportaciones del sector floricultor en cifras desde el 2015 al 2019.

Tabla 7

Exportación por tipo de flores Ecuador 2015 -2019. Toneladas métricas

Tipo	Año			
	2016	2017	2018	2019
Rosas	109.854,88	113.854,99	118.167,51	122.815,69
Las demás	15.489,67	113.099,95	13,765,06	16.480,68
Gypsophila	9.436,34	12.399,90	13.158,99	10.205,47
Lirios	992,07	1.046,80	1.314,97	1.335,54
Alstroemeria	1.177,01	1.531,72	1.644,87	1.255,65
Miniatura	1.010,84	1.078,66	1.044,75	1.019,95
Azucenas	493,11	411,06	412,31	366,37
Aster	283,36	315,44	292,17	318,99
Gerbera	107,10	79,07	88,33	134,66
Pompones	38,81	51,97	47,27	40,04
Orquídeas	1,08	0,21	1,13	2,27

Fuente: BCE, Mipro sitio de Información Económica, Sector externo

Las exportaciones del sector floricultor incluye un sinnúmero de tipos de flores, sin embargo, las más vendidas son las rosas y las gypsophilas que representan entre las dos el 81,3% en valor FOB de las exportaciones correspondientes al año 2019 (Sánchez, et al., s.f.).

Según la CAMAE (2020), debido a la pandemia del Covid-19 en los Estados Unidos y en el norte de Europa se originó una ola de escasez de contenedores. La importancia de la cadena de frío, es que el contenedor refrigerado es oportuno y adecuado en la transportación de flores de corte, en especial las rosas por su delicada naturaleza, así como el mantenimiento de temperaturas bajas del producto con su respectivo embalaje, hasta la llegada del consumidor final, es uno de los aspectos claves para preservar la calidad de la flor, ya que el mecanismo fundamental regula los procesos fisiológicos naturales y controla la acción de microorganismos patógenos responsables de la degradación y senescencia del producto.

Se registraron un crecimiento del 5.5 % en 2019 las importaciones de proveedores de rosas. Colombia y Ecuador proveen el 80% de la demanda de flores en este mercado en el cual alcanzaron los USD 1310 millones, con representación desde el 60% al 20 %, respectivamente. Los Países Bajos, Canadá y México también son mayoristas de este producto siendo así que ocupan el 13% del total, y los porcentajes menores de 6, 5 y 2 que manifiesta su participación y finalmente los demás proveedores representan el 6% restante (Expoflores, 2019, p. 19).

Tabla 8

Importaciones de flores por principales proveedores

Países	Años	
	2018	2019
Colombia	\$745,05	\$789,639
Ecuador	\$252,97	\$266,486
Países Bajos	\$74,137	\$77,922
Canadá	\$60,303	\$62,944
México	\$30,704	\$31,859
Los demás	\$78,479	\$81,257

Fuente: Expoflores, informe anual de exportaciones

Las exportaciones de flores sintieron repercusión por la ola de contagio a nivel mundial de COVID-19 en 2020. Los primeros meses del año fueron de total paralización de actividades, el desarrollo floricultor deja ver la situación difícil, en comparativa con el 2019 desde el mes 10 al 12 se percibe la diferencia del desempeño. (Expoflores, 2020, p. 3).

Asimismo, en el año 2020 las exportaciones de rosas cayeron en un 6% comparado con el año 2019, lo cual afectó al precio unitario del producto. En el 2020 la baja demanda de las exportaciones causó que el precio cayera en un 3% comparado con el año anterior, consecuencias que no se habían visto en los últimos 5 años. Noviembre y junio fueron los peores meses para las empresas exportadoras.

Por tal circunstancia es adecuado, un análisis donde se desglose cuáles son las razones que inciden en la disponibilidad de contenedores refrigerados según las navieras presentes en Guayaquil, y las repercusiones en las exportaciones de rosas ecuatorianas por vía marítima. Como se presentan los datos la tabla 1, Estado Unidos es uno de nuestros principales clientes en el sector floricultor, siendo Ecuador el segundo mayor proveedor de rosas. El cambio de transportación de este producto estrella es un paso clave para incrementar las exportaciones, teniendo en cuenta las circunstancias de la pandemia.

2.2.11 Cultivo y conservación de rosas para la transportación

Las empresas se concentran en el área de post cosecha, la cual permite obtener indicadores para continuar con la cadena de producción. Es necesario obtener la información sobre; “los tallos tienen su tamaño promedio, a su vez hay diferentes flores que se cosechan, en base a ello se sabe la capacidad de cosecha r, proceso que toma un tiempo determinado, desde la fecha de embonche de los ramos. Así mismo, se clasifica entre cuales han tenido algún problema fitosanitario, puede ser la aparición de ácaros u hongos, cuánta flor se ha marchitado.”

Para cosechar las flores estas deben estar en una temperatura de 64°F a 69°F, así mismo, al pasar a la fase de la postcosecha las flores deben ser sometidas inmediatamente en una solución consistente de agua filtrada y tratada para su hidratación, esta solución antes de

interactuar con las flores fue tratada bajo un proceso de ultrafiltración con las medidas exactas de preservantes, hidratantes y bactericidas. Todo este proceso tiene el objetivo de que cada una de las flores tenga la duración adecuada hasta llegar al florero del cliente es por esto que durante el trayecto de su envío la cadena de frío es puesta en una temperatura de 35°F (Ecoroses, 2019).

Los procesos de la cosecha y postcosecha son trabajados con mucho cuidado debido a la fragilidad de la flor, tallo y follaje, además cada ramo contiene su propia etiqueta y en ella se detalla las características de la flor, el tipo, fecha de elaboración, contacto de la empresa y demás información importante para su exportación. Previamente los ramos son puestos en cuartos de frío para su conservación y cumplimiento del tiempo necesario para su exportación, estos cuartos de frío antes de que ingresen los ramos son tratados para la remoción de etileno debido a que las flores son cortadas en la cosecha emanan este compuesto químico y si no es limpiado puede causar la caída de pétalos y follaje (Nevado Roses, 2019).

2.2.12 Proceso de acondicionamiento de las rosas para transporte marítimo

Para la exportación de rosas, el proceso empieza luego de haber cumplido en el cuarto de frío el tiempo de hidratación, a continuación, se realiza el empaquetado de las rosas para esto los ramos deben tener el tallo completamente seco ya que si es empacado con las bases del tallo mojado se produce humedad y como resultado durante el trayecto del envío pueden desarrollar hongos. Además, las cajas en donde serán empacadas las rosas deberán contar en su base con una lámina plástica (Orjuela et al., 2018).

Posteriormente para el empaque de las rosas va a depender del tipo de caja, si se empaca en “cajas full” es necesario incorporar 1 o 2 sobres que absorben etileno al costado de la caja, y se coloca 2 sobres más en su totalidad son 4, en el caso de empacarse en “cajas o cuarto” se debe ubicar solo dos sobres en cada uno de los extremos, en total dos sobres. Antes de incorporar los sobres en las cajas deben ser humedecidos con agua potable. En el caso de no contar con los sobres estos pueden ser reemplazados por un bidón, ubicados directamente en el contenedor antes de que en el puerto sean sellados. Finalmente, para terminar con el proceso de empaquetado se concluye al cerrar la lámina plástica retirando el excedente de aire (Jaramillo, Molano, & Villamil, 2010).



Figura 6. Empaquetado de las rosas. Tomado de El Telégrafo (2016).

Como se ha mencionado anteriormente la temperatura juega un papel importante en la preservación de las rosas puesto que luego de su corte de la cosecha continua su desarrollo. Una buena temperatura no solo ayudará al retraso de su maduración sino también de su aspecto fisiológico en particular el retraso en la apertura de los pétalos de la rosa, disminución de la asimilación, metabolismo y susceptibilidad, disminución de la elaboración de etileno y decrecimiento de la correcta hidratación de la rosa (Escobar, Campo, & Benitez, 2012).

Las rosas luego del empaque deben trasladarse desde el centro de acopio al puerto con equipos de refrigeración de calidad y seguros. En función de equilibrar la temperatura, es decir deben tomar en cuenta un sistema que permita controlar cuando se apertura o cierra el circuito eléctrico, también conocido como termostato. Por consiguiente, para el arribo de la mercancía al puerto, este debe contar con una infraestructura que ayude a unir al camión con la puerta del contenedor, por otra parte, el puerto de salida también poder contar con unidades de carga especialmente de transferencia que sea accesible para movilizar en un camión esto pueda unirse con este tipo de contenedor. Es importante mencionar que la temperatura del contenedor debe estar calibrada a 1°C, contar con nivel de humedad de 70% y 0% de ventilación. (Escobar, Campo, & Benitez, 2012).

2.2.13 Intercambio Comercial Ecuador uno de los principales países exportador de rosas

El sector floricultor del Ecuador tiene aproximadamente 38 años, los cultivos se comenzaron en el año 1982 y sus primeras plantaciones fueron los crisantemos y claves, cultivadas en la zona de Puenbo, esta oportunidad de aprovechar los dotes de la madre naturaleza como el clima conllevó a que sus cultivos se encuentren en zonas estratégicas que contaban con luz solar y tierras de calidad especializándose con flores de gran variedad. La mayoría de estos cultivos se encuentran en las provincias de la región sierra y solo unas cuentas en la región costa específicamente en Guayas y Los Ríos. A medida que el sector crecía localmente se comenzó la internacionalización y en el año 1984 con la necesidad de exportar se creó la Asociación de Productores y exportadores de Flores conocido como Expoflores. En la actualidad, según Expoflores existen 600 compañías exportadoras de rosas legalmente constituidas y que representan una parte de los ingresos y generación de empleos en el país (Cedillo, et. al, 2021).

De acuerdo con Gómez & Egas (2014) citado en Cedillo, et. al (2021) menciona que “La flor ecuatoriana posee características únicas que le llevan a posicionarse como un producto de primera calidad en mercados internacionales siendo un producto reconocido y demandado por mercados Premium” (s/p), considerado como uno de los sectores no petroleros que representa significativamente al país.

El 30 de octubre del 2020 el sector floricultor se benefició del Sistema Generalizado de Preferencia, por sus siglas SGP, poniendo a las rosas ecuatorianas la exención de las normas más generales de la OMC al exportarse a Estados Unidos (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020). Este proceso fue intervenido por Expoflores y organizaciones privadas de Estados Unidos como AFIF, WFFSA y SAF.

Dicho esto, los estándares de calidad que poseen las rosas frescas ecuatorianas hacen que año tras año se exporten alrededor de USD 650 millones, en la cual el 40% se envían a Estados Unidos, posicionando al Ecuador como su segundo proveedor. Es por esto, que el sector floricultor gracias al volumen que se exporta anualmente, los estudios reflejan que durante la última década ha sido uno de los productos agrícolas con mayor incremento.

Según datos de ekos (2019):

A nivel global, Holanda es el principal productor mundial de Flores, exportando el 49% del total de exportaciones del mundo; mientras que Ecuador se constituye en el tercer mayor exportador con una participación del 10%, Colombia es el segundo actor representativo en este mercado, con exportaciones del 16% del total global. Estos 3 actores representan el 75% de las exportaciones mundiales de flores (s/p).

Tabla 9

Top 10 principales exportadores de Flores

Ranking	País	Valores exportaciones (millones USD)	Cantidad exportada (miles de toneladas)
1	Holanda	4.207,0	591,6
2	Colombia	1.399,6	246,1
3	Ecuador	881,5	159,0
4	Kenia	540,9	149,3
5	Etiopia	196,6	48,3
6	Malasia	107,5	41,1
7	China	103,9	32,1
8	Italia	98,2	11,2
9	Bélgica	89,6	11,8
10	Alemania	72,2	12,2

Fuente: Calculos basados en los Datos Comtrade International Trade Statistics Data base

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

2.2.14 Transporte y Logística Internacional

El transporte y la logística internacional es un proceso que empieza con la recepción de un pedido proveniente del exterior y culmina con la entrega de la mercadería al cliente. Este proceso dividido en fases que comprenden tiempo y forma de entrega de la mercadería es denominado como logística, por lo tanto, el transporte dentro de esta actividad logística es fundamental.

De igual importancia, los factores de precios, medio ambiente y consumo de energía juegan un papel trascendental en el sector de transporte y logística, puesto que a medida que avanza la globalización y la demanda de transportar más productos a largas distancias el saber optimizar procesos significara resultados económicos positivos y por consiguiente la supervivencia de la empresa en el mercado.

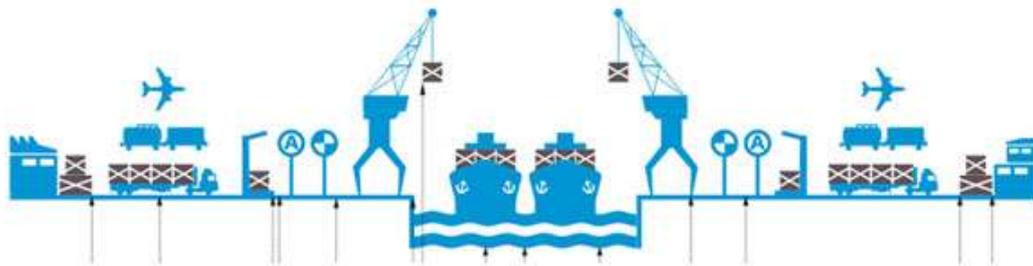


Figura 7. Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías. Tomado de Dorta, Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías (2013).

La ilustración cuatro muestra las fases que conlleva; “el transporte internacional de mercancías desde la carga en origen, transporte interno en origen, despacho aduanero de exportación, flete o transporte internacional, despacho aduanero de importación e impuestos, transporte interno en destino, y por último descarga en destino.”

De acuerdo con González (2013), la logística es sinónimo de lugar, coste y tiempo involucrando al proveedor hasta llegar al cliente cuyo objetivo es que la mercadería y la información de la misma esté disponible en el momento oportuno del proceso logístico. Por otra parte, cabe destacar que el transporte guarda estrecha relación con la cadena de suministro puesto que los procesos de almacenaje e influyen en el proceso productivo, en cuanto a tiempo y lugar.

2.2.15 Afectaciones logísticas Internacional

Ante la pandemia del Covid-19 las empresas exportadoras frenaron sus producciones en los meses de marzo y abril 2020y los retomaron en mayo, debido al cierre temporal por la

cuarentena y uno de los problemas fue la recolección de la materia prima, que por el cierre hizo que las empresas tengan que postergar sus pedidos ya solicitados (Farías, et. al, 2019).

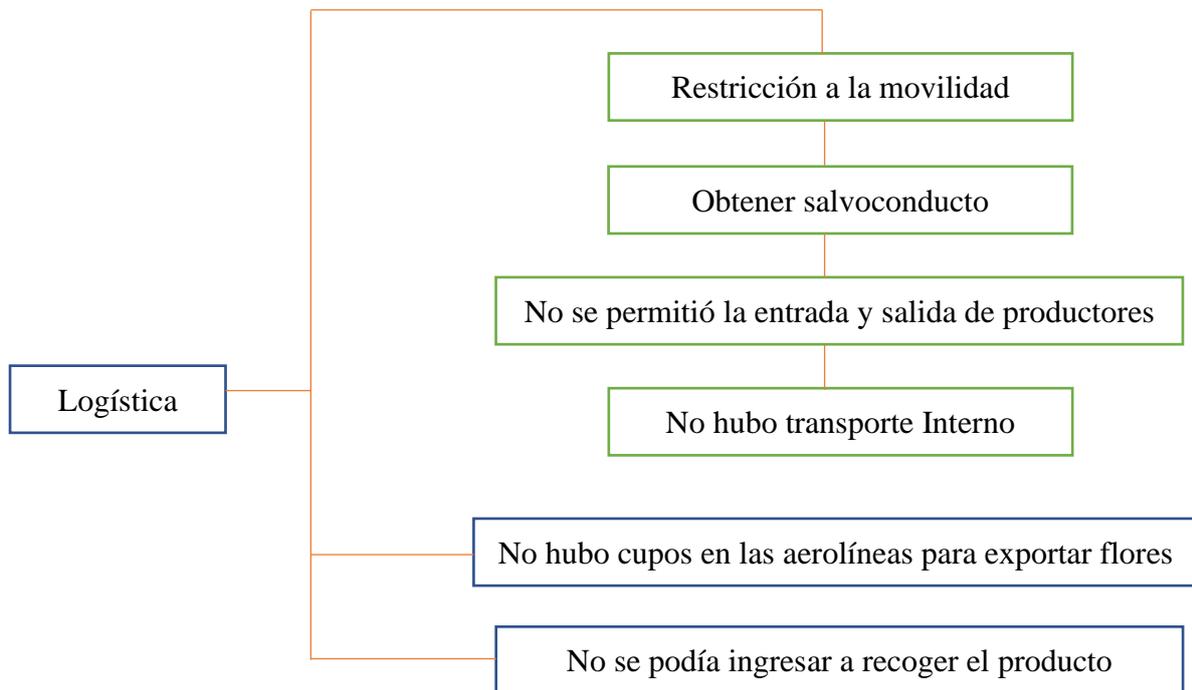


Figura 8. Afectación de la logística en la Pandemia del covid-19.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

La CEPAL (2020) afirma que:

“En mayo de 2020 el volumen del comercio mundial de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019. La caída en los primeros cinco meses del año fue generalizada, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea.” (s/p).

Desde el inicio de la pandemia, el transporte marítimo en unidades de carga ha decrecido a escala global. En América Latina, como sabemos variación interanual desde el primer trimestre, en el mes de mayo fue -6.1%. Sobrellevando estos escenarios, los precios concepto de transporte de contenedores ve por encima de los costos de 2019.

Ante el Coronavirus la industria logró equilibrar los precios de la oferta que ayudó a la disminución de la demanda. Por otra parte, la industria naviera durante la pandemia presento preocupación puesto que la transportación marítima con un 84.2% de relevancia. Manifestando la problemática interferiría en las tarifas. (Mendoza, 2020).

2.3 Fundamentación Teórica

2.3.1 Teoría del crecimiento económico

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, Adam Smith, primero, y David Ricardo, después, manifestaron: “las causas del comercio internacional tratando de demostrar los beneficios del libre comercio. Smith sostenía que, con el libre comercio, cada país podría especializarse en la producción de aquellos bienes en los cuales tuviera una ventaja absoluta (o que pudiera producir de manera más eficiente que otros países) e importar aquellos otros en los que tuviera una desventaja absoluta (o que produjera de manera menos eficiente).”

“Esta especialización internacional (o división internacional del trabajo) conduciría a un incremento de la producción mundial, el cual sería compartido por los países participantes en el comercio” (González, 2011, p. 104). Dicho de otra manera la especialización jugaba un papel fundamental en la teoría de Adam Smith puesto que con ella la riqueza de las naciones sería mutua por hacer que cada país se especialice en lo que mejor sabe hacer dando pie a las relaciones internacionales.

Adam Smith promulgaba que el desarrollo económico de un país se debía a la relación estructural entre la necesidad de la expansión del mercado, la acumulación del capital, la especialización y por ende el crecimiento masico de la producción gracias a la mano de obra, en otras palabras, la productividad (Ricoy, 2005). Smith manifiesta que la riqueza de la sociedad está ligada a la magnitud del producto social per-cápita de población.

Smith (1776) señala que:

“Por tanto, cuanto mayor o menor sea la proporción que dicho producto mantiene con respecto al número de los que lo han de consumir, mejor o peor provista estará la nación de todos los bienes necesarios y comodidades de la vida que pueda necesitar o demandar.” (Ricoy, 2005, p. 14)

2.3.2 Teorías sobre el comercio Internacional

2.3.2.1 *El mercantilismo*

El mercantilismo fue una doctrina económica que surgió a mediados del siglo XVI en Europa y tomo auge en el siglo XVIII, este promulgaba el enriquecimiento de los países a través de la acumulación de metales preciosos. Esta doctrina o también considerada como línea de pensamiento tiene como característica principal la intervención del estado en el comercio.

La idea mercantilista tiene dos direcciones para el éxito de la economía de una nación, primero que acumular metales preciosos era fundamental ya que era sinónimo de riqueza, y segundo para expandirse económicamente se debía desarrollar el comercio exterior para obtener una balanza comercial positivamente favorable en otras palabras que las exportaciones sean mayores que las importaciones. Cabe recalcar que la meta principal de desarrollar el comercio internacional de esta manera era la de exportar bienes terminados y restringir las exportaciones de materias primas o metales preciosos (Cortés, 2008).

Según Moreno, Narváez & Sancho (2016), la expansión del mercantilismo se desarrolló por el surgimiento de tres fenómenos claves en los países europeos:

- Primero, los europeos en su mayoría portugueses, españoles y después británicos dieron principio con la era del descubrimiento (la expansión del mundo conocido) en el siglo XV, en la cual tenían como objetivo acceder a nuevas riquezas de Asia y África para contribuir con el mercantilismo europeo, dando paso al descubrimiento de nuevas rutas marítimas.
- Segundo, las conquistas por parte de España, Holanda, Portugal, Inglaterra, y Francia dio paso a que estas surjan como potencias coloniales en el comercio entre naciones y sus colonias hacia varios continentes.
- Finalmente, gracias a la expansión colonial y por la necesidad de desarrollar y crecer en la actividad económica hubo mejoras en la travesía de modo que el transporte por vía marítima debido a rapidez, seguridad que proporcionaba al comercio se convirtió en el principal medio de negociación de mercancías y simultáneamente influyó a un incremento de la oferta en Europa.

Los preceptos del criterio mercantilista fue un pensamiento muy conservacionista, pero no siempre fue así, puesto que a raíz de sus ideales principales abrió el camino al proteccionismo como idea de bienestar al comercio local y la intervención gubernamental, pues las actividades comerciales y productivas admitirían un mejoramiento para los exportadores.

Partiendo desde ideales, imperaban en esa época, esencialmente por afán de las naciones por el nuevo mundo, el mercantilismo se vio como un componente económico del despotismo europeo, por lo que su motivación se concentraba en el porvenir económico de la población, sino que tenía como objetivo principal el de aumentar el poder del país frente a otros, en otras palabras, el crecimiento de la riqueza estaba estrechamente ligado con la necesidad del poder político mundial.

Asimismo, el objetivo de la intervención del estado en el comercio fue desarrollar una industria nacional capaz de producir a gran escala y de esta manera poder disminuir las importaciones. Esto dio paso al crecimiento de la población con el fin de producir a bajos costes a través de mayor fuerza de trabajo y salarios bajos

Otro aspecto fundamental que expone el auge de la corriente mercantilista fue que las potencias europeas gracias a sus conquistas veían a sus colonias como fuentes de materias primas y metales preciosos y por consiguiente como fuentes seguras para sus exportaciones. Por ejemplo, Inglaterra conquisto colonias que dieron paso a relaciones comerciales en las que las colonias inglesas solo podían importar productos provenientes de Inglaterra, asimismo sus productos solo podían ser exportados a puertos ingleses.

En síntesis, durante el siglo XVIII surgieron nuevas críticas hacia el mercantilismo que determinaron que no siempre una balanza favorable es sinónimo de ganar en el comercio, dicho de otro modo, dieron paso a nuevas corrientes de pensamiento económico, claves y necesarias en el comercio, como son la ventaja absoluta y comparativa.

2.3.2.2 Teoría de la Ventaja Absoluta

La teoría La teoría de la ventaja absoluta planteada por Adam Smith surgió a finales del siglo XVIII, después de las críticas que se oponían al mercantilismo donde establecía que la poderío económico de las naciones estaba dada por la aglomeración de piezas metálicas preciosas y la intervención del estado en el comercio, contrariamente la teoría de la ventaja

absoluta propone que el estado debe poseer un rol mínimo ya que propicia que la economía se regule por si sola y que la riqueza va de la mano según la productividad del factor trabajo.

Smith decía que la división del trabajo hace referencia a la especialización en la fabricación de un producto, es decir, especializarse en lo que menor recursos demanda producir en términos de trabajo. A partir de la idealización de un libre comercio, la teoría de la ventaja absoluta establecía que era fundamental especializarse en aquellos bienes que una nación puede producir más eficiente e importar aquellos bienes que demanda mayores gastos de producción para esa nación. Smith pensaba que esta teoría era un win-win, es decir, un ganar-ganar para todos los países del comercio internacional.

2.3.2.3 Teoría de la Ventaja Comparativa

David Ricardo perfeccionó la teoría de la ventaja absoluta a principios del siglo XIX, así es supo manifestar; “desarrolló nuevas propuestas orientadas a la teoría del comercio internacional para demostrar que todos los países pueden beneficiarse con el comercio si se especializan en producir aquellos bienes en los que son más eficientes. Aunque Ricardo formuló tal principio sólo para el comercio internacional, destacó también que el mismo es claramente aplicable a todas las formas de división del trabajo e intercambio, ya sea entre personas, empresas o naciones.”

La teoría neoclásica del comercio internacional respaldadas en la ventaja comparativa aprecia que la consecución del proceso del comercio internacional no tiene como requisito indispensable la productividad del trabajo y sí buen ambiente laboral para favorecer el trabajo. Dicha teoría determino un gran avance y en búsqueda de una verdadera perfección en el teorema de Heckscher-Ohlin. El cual pone como propuesta que los países deberán exportar los bienes cuya producción requiera explotar de los factores que posee en abundancia país con el entendimiento racional de que el suministro abundante de un factor implica menos entrega para producir ese bien.

2.3.2.4 Teoría de Heckscher-Ohlin

La distintas necesidades y preferencias que poseen los países y los recursos disponibles para la comercialización internacional entre ellos, da paso a la relativamente nueva teoría propuesta por parte de Heckscher-Ohlin que actualmente también es considerada como un

modelo de proporciones factoriales que parte de la primicia 2x2x2, es decir, dos países, dos bienes y dos factores. Es así como los suecos ampliaron la teoría Ricardiana promoviendo que la disponibilidad de factores para producir un bien y la proporción en que son utilizados conlleva a la elección de producir y exportar en lo que dotadamente de acuerdo a factores de producción abunda en cada nación.

Asimismo, el pensamiento de Heckscher-Ohlin determina que los factores de producción como la tierra, el capital, y los recursos minerales son factores determinantes a considerar del por qué un país exporta dicho bien ya que no solo se debe considerar el factor trabajo. Por ejemplo, dos países, por una parte, Ecuador con gran oferta de tierra y trabajo, en cambio Alemania con gran oferta de capital y tecnología, se dedicarán a producir y exportar bienes que utilizan intensivamente sus recursos.

Es así como Ecuador demanda bienes relevantes en capital y tecnología aquello describe cómo funciona la ventaja comparativa de Alemania, y simultáneamente Alemania deseara comprar bienes intensivos en tierra y trabajo, esto muestra cómo se ejecuta la premisa de la teoría de la ventaja comparativa de Ecuador. Se piensa que el mercado está creado para respetar el ganar-ganar de las partes en el comercio La distinción de precios se establecen por el mercado otorgado al movimiento de la demanda y oferta del bien y que sean producidos en abundancia de capital, los precios son más altos.

2.3.2.5 Comercio Internacional y competencia imperfecta: La nueva teoría del comercio

Esta teoría nace a finales de los años setenta y principio de los ochenta, de la mano de J. Brander, P. Krugman y A. Dixit entre otros, empiezan las primeras creaciones teóricas instituidas en la evidente aparición de fallos de mercado que se presume inicio a contradecir, aunque sea tímidamente y no en todas las circunstancias, los intercambios internacionales se basan exclusivamente en la ventaja comparativa y que la defensa bajo cualquier escenario que ocurra en el libre mercado y , en carácter obligatorio la no intervención del gobierno en este campo de la economía. (Steinberg, 2004).

La literatura teórica sobre comercio internacional se ha favorecido grandemente en los últimos 15 años. Antiguos modelos, fundamentado en la hipótesis de competencia perfecta y constantes a escala, todo aquello ha abierto camino para los ensayos en los cuales se desmenuzan las variables acerca de la competencia imperfecta y las economías de escala sobre el comercio internacional.

La teoría se ha desarrollado en torno a tópicos, ya que las economías a escala, su estructura en los mercados (competencia monopolística u oligopolios), los lineamientos de aprendizaje, y la distinción del bien; todo aquello para comprender que provoca el intercambio de bienes y servicios. Los sectores estratégicos que usualmente respaldado por una política comercial estatal, los cual, si representa la teoría, y entre una de las principales características de la misma, está el análisis las barreras que existen en el comercio internacional.

2.3.3 Desarrollo del comercio internacional y su importancia en la cadena de distribución físico internacional.

El comercio internacional comenzó con el tráfico de oro, piedras preciosas y plata, lo realizaban los mercaderes conjuntos con sus transportes, pero no fue entonces que llego la revolución industrial y con ella la maquina a vapor, los motores y los medios de transporte que gracias a la tecnología de ese entonces se inició el comercio intercontinental (Díaz, s.f). . La comercialización internacional se ha transformado con el tiempo, de igual manera el transporte desde la industrialización denotaba la necesidad de generar el intercambio de riquezas o especies, luego de la aparición de máquinas con motor a vapor y su vez medios de transporte, a causa de la revolución industrial, desde ese ahí el comercio exterior y el transporte internacional, ambos se convirtieron tan importancia en los negocios, se comenzó a obtener mayor acceso a nuevos producto generando más expectativa en el consumidor, sobre artículos nunca antes comercializados. Con la aparición de las agencias navieras que brindan el servicio de transporte marítimo.

En el campo de la distribución física internacional participan algunas causales como son; desde el embarque de la mercancía y la producción hasta que arriva a su destino, teniendo en cuenta el bienestar producto y la entrega justo a tiempo.

Dicho esto, el comercio internacional ha revolucionado el mundo desde sus inicios puesto que ha beneficiado no solo la economía local de un país sino regional y mundial ya que cuando se realiza una compra o venta de un bien o servicio más de dos sectores se ven beneficiados. Asimismo, la distribución física internacional dentro del comercio internacional es fundamental porque contribuye al posicionamiento de una economía desde la producción de los bienes, siguiendo por la negociación, el traslado, el seguro de las mercancías, terminando por la nacionalización de las mismas. (Huesca, 2012).

2.3.4 Teoría del inventario

“Teoría de Inventario trata de lograr un equilibrio sobre la cantidad que se desea pedir y el tiempo exacto para el pedido a la vez que el costo de esto no sea excesivo para la empresa” (EcuRed, s.f, p. s/p). Esta teoría tiene como objetivo asegurar un equilibrio en la empresa entre la cantidad de inventario con la cantidad demandada, asimismo, tener equilibrado el capital suficiente para saber cuando invertir en otros proyectos.

Esta teoría tiene que ver con los modelos de inventarios, desarrollados con la intención de aplicar métodos eficaces que permitan tener un control y buena administración de los inventarios con ayuda de la Administración financiera. Por otra parte, estos métodos no pueden llegar a satisfacer la variedad de tipo de inventarios que existen, es por esto que de acuerdo con (Gallagher, 1990 y A. Kaufmann, 1981) citado en Morales & Ricart (2006-2007) “Los modelos de inventarios pueden agruparse en dos grandes categorías: modelos de Cantidad fija de reorden y modelos de periodo fijo de reorden” (p. 19).

Ambos modelos tienen como primicia satisfacer al cliente con el inventario que se posee, en el caso de haber una orden y no contar con el inventario suficiente este realiza una solicitud de compra y se satisface el pedido después del reabastecimiento nuevo del inventario y si no es así se pierde la venta. La diferencia es que en el modelo de cantidad fija de reorden el inventario es abastecido con la misma cantidad y tiempo de siempre, en cambio con el modelo de periodo fijo de reorden se hacen revisiones periódicas y el próximo reabastecimiento es de acuerdo con la cantidad solicitada del periodo anterior.

2.3.5 La teoría de las restricciones a la Supply Chain

La teoría de las restricciones o teoría de las limitaciones impulsada por el físico israelí Dr. Eliyahu Goldratt se basa en que los cuellos de botellas o en otras palabras eslabones que existen en la cadena de suministro de una empresa perjudicarán significativamente en el sistema productivo de la misma, por consiguiente, el ritmo productivo se verá afectado de acuerdo a la ineficiencia existente.

De acuerdo con la escuela de negocios EAE Business School (2018), la teoría de las restricciones está muy relacionada a la Supply Chain o también conocida como administración de la cadena de suministro dado que por lo general en estas cadenas se presentan restricciones que limitan el rendimiento del sistema, por lo que cualquier eslabón existente en el progreso de la organización afectara al rendimiento. En contexto el objetivo de la cadena de suministro de eficiencia y eficacia no se estaría cumpliendo.

De esta manera, de acuerdo con la teoría evaluar cada componente nos ayudará a conocer el eslabón más débil de una cadena y así podremos averiguar cuál de las limitaciones está causando consecuencias por ejemplo ya sea en la capacidad de producción, gestión de almacén, la sincronización con los muelles de abastecimiento o si tiene que ver con la eficiencia del transporte. En general la teoría de las restricciones dentro de la Supply Chain es un proceso de identificar el cuello de botella o eslabón más débil de la cadena de suministro, aprovechar al máximo el eslabón sin incurrir en cambios costosos, ajustar el resto de los procesos, tratar de eliminar las limitaciones al máximo y finalmente seguir en continua evaluación del sistema para mejorar la cadena y lograr un futuro permanente en el mercado.

2.4 Marco conceptual

2.4.1 Exportación

Corresponde a un régimen o regla en el ámbito aduanero en donde las mercancías se embarcan en el transporte internacional para la salida de forma permanente del país para trasladarse fuera del territorio ecuatoriano. (SENAE, 2021).

2.4.2 Logística Internacional

Una cadena de operaciones realizadas para transportar materias primas o productos terminados provenientes del país de producción (exportador) hasta el país de llegada (importador), se pondrá en marcha los recursos obtenidos para la elaboración de mercancías y posterior comercialización (BeeTrack, 2020).

2.4.3 Unidad de carga

Es la unidad básica de almacenamiento y transporte disponible encima del soporte o embalaje (caja, pallet, y contenedor) con la idea de mantener la contención competente (Mecalux Esmena, 2021).

2.4.4 Incoterms

Son las normas de uso cotidiano por los comerciantes del mundo instituidas por la Cámara de Comercio Internacional, su implementación es generalizado y aprobado en la mayoría del contrato de compraventa del mundo (Spain International Chamber of Commerce, 2020).

2.4.5 Cadena de suministro

Es la agrupación de actividades, instalaciones y recursos de distribución indispensables para efectuar el desarrollo de la exportación de determinado producto en sus dimensiones completas. Esto significa, desde la búsqueda de materias primas, su posterior transformación, fabricación, transporte y entrega al consumidor final (Roldán, 2017).

2.4.6 Empaque

Es el depósito de la mercancía, diseñado y fabricado para salvaguardar, preservar y acomodar el producto de la forma más óptima en su transportación, acopio y entrega al consumidor final; además es muy útil para realizar branding; termino en ingles que hace referencia al marketing de marca (Thompon, 2009).

2.4.7 Embalaje

Es el material que sirve para recubrir y precautelar el producto o conjunto de mercancías durante su transporte (Páez, 2020).

2.4.8 Naviera

Son empresas aplicadas al transporte por vía marítima de diversas mercancías, ya sea agrupadas o al granel, desde un puerto a otro (SITca, 2018). Las agencias navieras son el mánager del Armador en un puerto específico, por ello su función esencial es la de representar a su cliente.

2.4.9 TEU

Twenty-foot Equivalent Unit, es una valiosa unidad de métrica, la misma es ampliamente usada en la industria del transporte marítimo. Se la aplica para la determinación de la capacidad de carga de una nave portacontenedores, y cuantificar la actividad portuaria (Containers, 2019).

2.4.10 Contenedores

Es el depósito de carga que es usualmente transporta mercancías por vía aérea, marítima, fluvial, terrestre y multimodal; les preservan del clima y se fabrican siguiendo la norma ISO – 6681. Los más utilizados en el mundo son los de 20 y 40 pies, con dimensiones reguladas por la ISO 6346 (Rivas & Rodríguez, 2021).

2.4.11 Flor de corte

Estas flores son utilizadas para la decoración, su tratamiento es el corte de la flor y capullos incluido los tallos y hojas que tenga la planta. Los productores poseen sus jardines ornamentales, pero hay toda una industria que abastece al mercado internacional, en su mayoría esta flor es la rosa o claveles entre otras más (Violeta, 2019).

2.4.12 Temperatura controlada

La logística de equipos de transporte refrigerados o transporte frigorífico es aquel que permite una cadena de frío permanente en la que el producto puede conservarse en todo instante en un espacio de temperatura seguro. Desde el lugar de producción hasta el servicio de transporte pre pagado, el almacenaje y bajo control en todo el proceso de traslado para garantizar la inocuidad, las características de la mercancía (Airpharm , 2020).

2.4.13 Armador

Es la persona natural o jurídica encargada de aprovechar la vida útil de una embarcación con fines comerciales. El cual participa en el transporte marítimo y su cronograma de transporte forma parte de la cadena de distribución. En este contexto, su movimiento comercial está anclado al transporte nacional e internacional de productos (Páez, Armador, 2020).

2.4.14 Transportador

Se considera a la persona propietaria del barco, fundamental para el contrato de transporte por vía marítima.

2.4.15 Conservación de rosa

Es el proceso de preservación de la rosa. La refrigeración debe ser en 1,5 °C (35 °F) ya que esta temperatura puede incrementar hasta tres veces el tiempo de vida de las flores recién cortadas. Estas deben ser colocas recién cortadas en el refrigerador durante seis horas.

2.4.16 Operador de transporte

Persona jurídica que establece el actuar dentro del territorio aduanero, figurando como representante de las compañías navieras, aerocomerciales, ferroviarias, terrestres, u otras, o de un operador de transporte multimodal que trabaje en el país, y en tal condición son responsables directos ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por las operaciones logísticas (Reglamento al título de la facilitación aduanera para el comercio, del libro V del COPCI, 2011).

2.4.17 Indicadores de Rotación

Para mantener las cuentas del inventario al día es necesario establecer un indicador que va a medir los niveles operacionales, la cartera o cuentas por cobrar a clientes, los proveedores o cuentas por pagar. Estas cuentas conforman el Ciclo de Efectivo de la empresa; que radica en el aprovisionamiento o compras al mayorista, la acumulación, la exportación del mismo. (Video Finanzas, 2021).

2.5 Marco Legal

El presente estudio se enmarca en un conjunto de reglamentos y normas internacionales para el fundamento de la investigación, esto hace referencia a todos los requerimientos de orden legal y tributarios indispensables.

2.5.1 Entidades que regulan las actividades comerciales y de exportación en el Ecuador

Las empresas estatales que regulan las actividades locales que desean exportar son:

- Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2020), entidad encargada de acreditar la constitución de las empresas de forma física o virtual; controlan la constitución de compañías.
- Servicio de Rentas Internas del Ecuador (2020) que asigna un número de Registro Único de Contribuyente (RUC) para que se cumplan con los efectos tributarios que especifica la ley.
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversores [PROECUADOR], (2019) que ejecuta políticas para promover las exportaciones de los productos nacionales en países extranjeros.
- Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones (2020), rige la política del exterior teniendo un aporte estratégico en la inserción económica.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador [SENAE] (2020), es la entidad gubernamental designada a la facilitación del comercio internacional. Así también se encarga mediante un sistema informático a guardar información acerca de los exportadores e importadores para ser transmitida a la aduana.

- Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG (2020), son las terminales públicas y privadas, que facilitan a los productores y exportadores la logística para transaccional en el exterior.
- Contecon Guayaquil S.A. – Terminal Contenedores y Multipropósito (2020): administra y opera la terminal de contenedores del Puerto Marítimo, dirigiendo gran parte de la carga de exportación e importación desde y hacia Ecuador.
- Terminal Portuario de Guayaquil [TPG] (2018): terminal portuaria, remolcadores y logística, la compañía chilena multinacional. al servicio del comercio exterior, con especial dedicación en la industria frutícola de Ecuador, en donde tiene especial relevancia la exportación de banano.

2.5.2 Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

Las Naciones Unidas con el paso de los años se transformó en el primer órgano jurídico dentro del derecho mercantil, como organismo de composición universal con más de 50 años de existencia se ha esforzado en formular las reformas en la legislación (CNUDMI, 1996).

En las Reglas de Hamburgo (1978) dentro del Anexo VII, se indica: “que el transporte marítimo de mercancías, en el ámbito se determina la aplicación y responsabilidades del porteador, cargador y demás participantes que celebren el contrato de transporte marítimo.” Su objetivo central es la interpretación y aplicación de disposiciones según el Convenio de las Naciones Unidas fomenta la uniformidad en estos contratos de transporte.

El convenio no estuvo en vigencia hasta noviembre de 1992, desde esta fecha se cuenta entonces la relación entre las naciones miembros. Con la finalidad de ampliar las reglas de Rotterdam en 2008 se firmó el nuevo convenio donde explica lo ya establecido en Hamburgo y su entrada en 2009. Las normativas internacionales “Hamburgo y Haya Visby” son las únicas reconocidas para la regulación del transporte marítimo. El convenio que regula el tráfico marítimo de mercancías y son Las reglas de Hamburgo en caso de conflictos internacionales (Moldtrans, 2017).

2.5.3 Constitución de la República del Ecuador

El presente proyecto de investigación cita: el artículo. 284.- “La política económica tendrá los siguientes objetivos: en sus Asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional. 2. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, a acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional.”

Según el artículo 337 perteneciente a la sección quinta; Intercambio económico y comercio justo: “El Estado promoverá el desarrollo de infraestructura para el acopio, transformación, transporte y comercialización de productos para la satisfacción de las necesidades básicas internas, así como para asegurar la participación de la economía ecuatoriana en el contexto regional y mundial a partir de una visión estratégica.”

2.5.4 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

Según el artículo 72 Competencias. - “Son deberes y atribuciones del organismo rector en materia de política comercial”, las siguientes:

- Formular y aprobar las políticas y estrategias, generales y sectoriales, en materia de comercio exterior, fomento y promoción de las exportaciones, así como designar a los organismos ejecutores.
- Emitir dictamen previo para el inicio de negociaciones de acuerdos y tratados internacionales en materia de comercio e integración económica; así como los lineamientos y estrategias para la negociación. Dentro del marco de las negociaciones comerciales, el Estado podrá brindar.
- Preferencias arancelarias o tributarias para la entrada de productos que sean de su interés comercial, con especial énfasis en los bienes ambientalmente responsables;
- Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias.

- Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano.

Según el art. 128 Operaciones aduaneras; “determina las actividades derivadas de aquellas se establecerán y regularán en el reglamento a este Código, y demás normas que dicte el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.”

Se establece en el art. 129 Cruce de la Frontera Aduanera, define “como el ingreso o salida de personas, mercancías o medios de transporte, al o del territorio nacional se efectuará únicamente por los lugares y en los días y horas habilitados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Todo medio o unidad de transporte que ingrese al territorio aduanero queda sujeto al control del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.”

Se determina en el art. 130 que; “la Recepción del Medio de Transporte refiere a todo medio o unidad de transporte será recibido por la autoridad competente en la zona primaria del distrito de ingreso, al que presentará la documentación señalada en los procedimientos y manuales que se dicten para el efecto por parte de la Directora o el Director General, en el formato físico o electrónico que la administración establezca.”

2.5.5 Reglamento al título de la facilitación aduanera para el comercio, del libro V del COPCI

En la sección 1; ámbito de aplicación del vigente Reglamento del COPCI determina; “la autoridad aduanera como Órgano de la administración pública competente, facilitadora del comercio exterior, para aplicar la legislación aduanera y sus normas complementarias y supletorias, determinador y recaudador de los tributos al comercio exterior y cualquier otro recargo legítimamente establecido para las operaciones de comercio exterior, que ejerce el control y la potestad aduanera, y que presta por sí mismo o mediante concesión los servicios aduaneros contemplados en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. ”

El Control de Medios de Transporte se encuentra presente en el artículo 29; “presenta a las autoridades responsables del control del transporte aéreo, marítimo y terrestre del país,

deberán facilitar a la Autoridad Aduanera, la información electrónica tendiente a corroborar las autorizaciones legítimamente concedidas a los medios de transporte que operen en el tráfico internacional. En el caso de que los medios de transporte no cuenten con las autorizaciones legalmente establecidas en la normativa vigente, no podrán efectuar ninguna de las operaciones aduaneras previstas en el presente reglamento, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.”

Según el art. 37. Carga y descarga define; “La mercancía que provenga del exterior, por cualquier vía, deberá estar expresamente descrita en el manifiesto de carga. Cuando por motivos de cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías, resulte necesario, la Directora o el Director Distrital podrá autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados para el efecto, de acuerdo a las disposiciones contenidas en esta sección del presente reglamento. Las mercancías destinadas a la exportación estarán sometidas a la potestad de la Autoridad Aduanera hasta que la autoridad naval, aérea o terrestre que corresponda, autorice la salida del medio de transporte”.

En el art. 38.- Recepción del Medio de Transporte, especifica: “cómo se procede, luego de efectuada la llegada del medio de transporte, el funcionario aduanero competente, podrá disponer se inspeccione el mismo o la vigilancia temporal sobre el medio de transporte y su mercancía. Para efectos del control al momento de la recepción del medio de transporte, y con el fin de asegurar la presencia sin retrasos en dicho acto de los delegados de las autoridades de salud, migración y del control de los medios de transporte que realicen operaciones de comercio exterior, las empresas concesionarias de los puertos o aeropuertos, y/o las autoridades competentes, proveerán de un espacio físico habilitado para la estadía permanente de dichos funcionarios.”

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Marco Metodológico

La investigación presenta la búsqueda y el encuentro de información, para ello se necesita de la aplicación de los métodos científicos que ayuden a la comprensión de la misma, de forma ordena y coherente con objetivos de la investigación y permita plantear alternativas de solución al problema evidenciado inicialmente.

Una investigación, es permitir, descubrir los supuestos del estudio para reconstruir datos, a partir de conceptos teóricos. Significa detallar cada aspecto seleccionado para desarrollar dentro del proyecto de investigación que deben ser justificado por el investigador. Respaldado por el criterio de expertos en la temática, sirviendo para responder al “como” de la investigación. Se expone el tipo de datos que se requiere buscar para dar respuesta a los objetivos, así como la debida descripción de los diferentes métodos y técnicas que se emplearan para obtener la información necesaria. Se ubicó dentro del tipo documental con un diseño bibliográfico fundamentado en la revisión sistemática del material documental. (Azüero, 2019, p. s/p)

3.1.1 Tipo de Investigación

En relación al nivel de estudio del presente proyecto de investigación reúne las características de tipo exploratoria/descriptiva.

3.1.1.1 Investigación exploratoria

Según la Claire Selltiz, en su libro Métodos de Investigación en las Relaciones Sociales, ofrece un concepto amplio o bien una definición exhaustiva de la investigación exploratoria,

cual es: “Dirigidos a la formulación más precisa de un problema de investigación, dado que se carece de información suficiente y de conocimiento previos del objeto de estudio, resulta lógico que la formulación inicial del problema sea imprecisa. En este caso la exploración permitirá obtener nuevo datos y elementos que pueden conducir a formular con mayor precisión las preguntas de investigación.”

Como se evidencia, la experta hace referencia que en efecto la investigación exploratoria, únicamente no es utilizada para indagar al respecto a diferentes tópicos que sean desconocidos o bien poco averiguados, por lo que resulta necesaria para reconocer los mismos. Igualmente, este proceso radica en abordar la problemática lo cual puede ser de utilidad para resumir el conocimiento sobre el fenómeno, y poder así formular las preguntas y las hipótesis necesarias en la investigación, para saber con exactitud cuáles son los aspectos de relevancia.

3.1.1.2 Investigación descriptiva

La investigación descriptiva tiene como objeto desglosar algunas de las características primordiales del conjunto homogéneo de tópico a tratar, empleando preceptos consecuentes que ayuda a establecer la estructura, el proceder de la problemática en estudio, suministrando información sistemática y verificable en otras fuentes de información. El investigador debe elegir entre ser un observador total u observar como integrante (Guevara, Verdesoto, & Castro, 2020). Así es como se determina la definición a la investigación descriptiva hace referencia a la delineación de la investigación con la elaboración de preguntas y análisis de los datos en relación al tema central a estudiar. Se entiende como método de investigación observacional porque no posee variables que forman parte del estudio y esta no sea condicionada.

3.2 Enfoque

El enfoque cuantitativo (que ejecuta con un conjunto de procesos) es consecutivo y demostrable. Cada fase antecede a la siguiente y no es posible “evitar” o saltar una de las etapas. El orden debe ser respetado, pero de ser necesario no se puede redefinir alguna etapa. Empieza de una idea que va adjuntándose, una vez delimitada, se continua con la creación de los objetivos y preguntas de investigación, se verifica la literatura y se establece un marco o criterio teórico. De las preguntas se formula la hipótesis y determina las variables; se figura un plan

para ponerlas a prueba (diseño); se cuantifican las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones resultantes utilizando modelos estadísticos, se extrae alguna de las conclusiones al respecto de las hipótesis.

Se necesita entender y adquirir mayor cantidad de información acerca de la realidad objetiva. Reconocer la realidad del problema a investigar, y sus variables que conlleva y la envuelven a través de sus repercusiones. Para englobar la realidad (la razón de ser), es indispensable evidenciar y analizar dichos escenarios.

Sin embargo, en el criterio cuantitativo lo subjetivo existe y tiene un valor para incorporar este enfoque; pero este desea mostrar qué tan bien se acomoda el conocimiento a la realidad objetiva. Compilar la información es una conjunción que constituirá el propósito base de muchos estudios cuantitativos (que los efectos que consideramos que provoca y captar la relación “real” entre las motivaciones). (QuestionPro, 2022)

Las características principales de los métodos cuantitativos son:

- Generalmente los datos se recopilan utilizando instrumentos de investigación.
- En el método cuantitativo se toma en cuenta la dimensión de la muestra la cual debe ser mayor.
- El estudio de la investigación frecuentemente se puede replicar, dada su alta credibilidad.
- La pregunta que se aplica está abiertamente establecida y preparada para registrar respuestas objetivas.
- En el estudio todas las facetas deben estar cubiertas cuidadosamente con diseñados antes de la recolección de las variables.
- Los datos que pueden contabilizar están en forma de números y estadísticas, y usualmente organizados en tablas, cuadros, figuras u otras formas.
- Se puede utilizar para generalizar conceptos más amplios, que pueden dar un vistazo previo a los resultados futuros.

Lo importante es identificar las fases del proceso cuantitativo en las investigaciones, que son las siguientes:

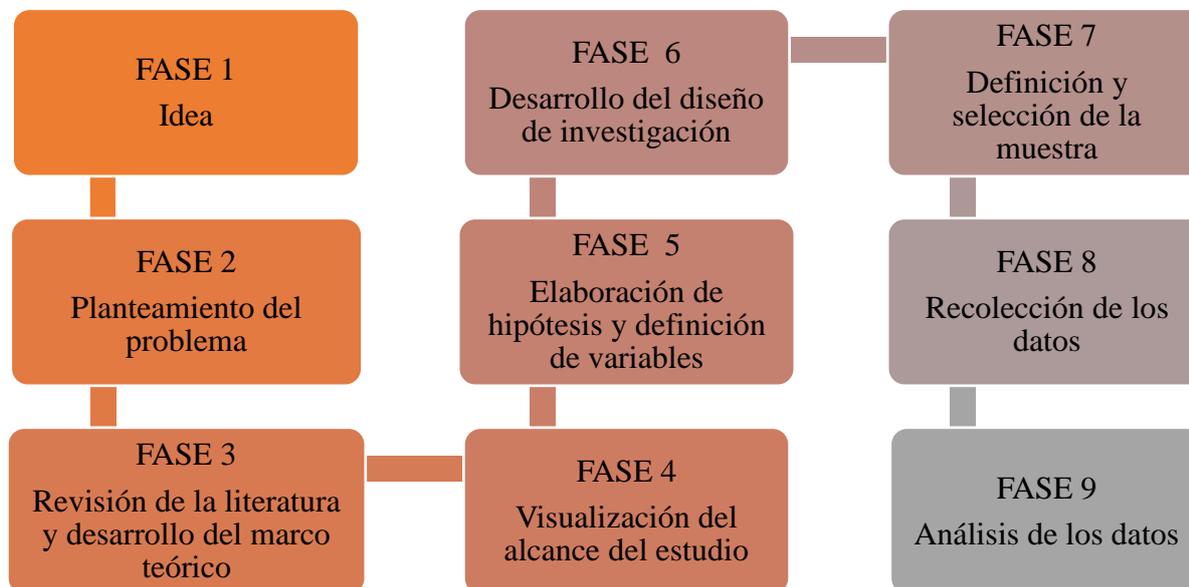


Figura 9. Fases del enfoque cuantitativo.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

3.3 Técnicas e Instrumentos

El beneficio de saber cómo funciona la metodología de la investigación, a la vez que influye en los conocimientos esenciales en su aplicación. Debido que en ellos se ha adquirido forma para los contenidos derivados de los tres conceptos que formulan el título y la clave de la obra: "metodología", "estrategias" y "técnicas" del estudio. Las técnicas determinadas para la obtención de los objetivos, en armonía con el enfoque que se escogió darse a la indagación (Cea, 1996). Definiciones que edificaran la realización de los métodos de recopilación de datos: la naturaleza del objetivo principal, las oportunidades de acceder a los investigados, la cantidad de la población o muestra, los medios con los que se cuenta, la probabilidad de obtener datos, tipo y naturaleza de la fuente de datos. En la siguiente ilustración nos especifica cuáles son las técnicas e instrumentos:

Tabla 10*Herramientas de la Investigación*

Técnica	Objetivo	Definición	Instrumentos
Observación	El objetivo de la observación es obtener información de primera mano de los sujetos que están vivenciando el hecho observado.	En la observación no sólo interviene el sentido de la vista, sino prácticamente todos los demás sentidos y permite obtener impresiones del mundo circundante para llegar al conocimiento. No se debe hablar de observación participante y no participante porque la persona al interpretar lo que observa lo hace ser participante. Buffor Junker (1969)	Libreta de campo - Ficha de registro - Grabaciones en audio - Entrevista a profundidad con informantes clave - Video - Fotografías
Entrevista	El objetivo de la entrevista es encontrar lo que es importante y significativo para los informantes y descubrir acontecimientos y dimensiones subjetivas de las personas tales como creencias, pensamientos, valores, etc.	Steinar Kvale ⁵ , define que el propósito de la entrevista en la investigación cualitativa es ‘obtener descripciones del mundo de vida del entrevistado respecto a la interpretación de los significados de los fenómenos descritos’ (1966, p. 6.).	Entrevista, que puede ser grabada en video o en audio.
Encuesta	Es el conjunto de preguntas previamente diseñadas para ser contestadas por la misma persona o por el aplicador, pero a partir de las respuestas otorgadas por la persona que responde.	El cuestionario es uno de los instrumentos más usados en el método hipotético-deductivo, sobre todo cuando es de preguntas cerradas (hay opciones de respuestas prefijadas) por su fácil codificación y análisis a partir de fórmulas estadísticas. Pero esta facilidad a la vez se convierte en una desventaja porque limita las respuestas únicamente a las que aparecen como opción.	- Cuestionarios - Escalas de opinión

Fuente: QuestionPro (2022)

3.4 Modelo de la encuesta



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN – CARRERA: COMERCIO EXTERIOR

Por favor, responder la siguiente encuesta.

Objetivo: Recolectar información de la población seleccionada referente a su interés hacia la incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras en Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas.

1.- ¿Usted tiene conocimiento acerca de la “crisis de contenedores” la cual empezó poco antes de la pandemia?

Sí

No

2.- En relación a su empresa, ¿ha existido alguna afectación en cuanto a esta “crisis de contenedores”

Sí

No

3.- En relación a su empresa, ¿Ha existido alguna afectación en cuanto a esta “crisis de contenedores” ?, Si su respuesta anterior fue sí ¿Cómo ha afectado dicha crisis, a su empresa?

- a) Pagar fletes internacionales costosos.
- b) Volver a transportar por vía aérea.
- c) Incremento de Gastos de Transporte.
- d) No le ha afectado.

4.- En su empresa, ¿desde cuándo se empezó la exportación de rosas vía marítima en contenedores refrigerados?

- a) 2017
- b) 2018
- c) 2019
- d) Retomó la transportación aérea
- e) Se mantiene en la transportación aérea

5.- En comparativa, ¿Considera usted que el transporte marítimo es más beneficioso que el aéreo? Si su respuesta anterior fue sí ¿Cuál sería la razón?

- a) Bajo costes
- b) Permite una amplia variedad de cargas líquidas, sólidos, gaseosos, a granel, mercancías peligrosas, etc.
- c) No se tiene que preocupar por el peso o el volumen de la mercancía que se transporta.
- d) No le ha afectado.

6.- ¿Cuál sería el número promedio de unidades de carga con temperatura controlada que exporta mensualmente?

- a) 5 a 10
- b) 10 a 15
- c) 15 a 20
- d) No aplica

7.- Teniendo en cuenta su producción anual, ¿en qué temporada se incrementa la demanda?

- a) San Valentín
- b) Día de la mujer
- c) Día de la madre
- d) Navidad

8.- ¿Cree usted que la escasez de contenedores ha producido un alza en el valor del flete internacional?

Sí

No

9.- Durante la pandemia ocasionado por el Covid-19 ¿Qué sucedió con el nivel de producción de rosas?

- a) Se mantuvo igual, pero con restricciones
- b) Disminuyó la producción
- c) Se detuvo parcialmente por medidas sanitarias.

10.- ¿Cuál es su principal mercado destino en relación a la demanda de rosas?

- a) Estados Unidos
- b) Canadá
- c) Rusia
- d) Francia
- e) Holanda
- f) Otro

3.5 Población y muestra

3.5.1 Población

Esta investigación esta direccionada hacia las empresas exportadoras de rosas, cuyo objetivo es conocer la perspectiva de las mismas respecto a la disponibilidad de unidades con temperatura controlada en el sector floricultor. Para determinar la población se tomó como base las empresas exportadoras de flores del Ecuador, direccionándola únicamente a las exportaciones de rosas, objeto de estudio del presente proyecto de investigación.

Según Expoflores los socios activos en el sector exportador de rosas son 128, por otro lado, socios comercializadores son 7, socios obtentores, propagadores o breeders 12, socios operadores logísticos son 22 y socios invitados son 6. La población está direccionada a las

empresas exportadoras de rosas, según Expoflores existen 175 empresas legalmente constituidas, en la cual, se segmentó en 44 empresas puesto que son las que se dedican a las exportaciones por vía marítima y de acuerdo con sus portales web cuentan con certificación BASC certificación para todas las empresas que se dediquen al mercado exportador, certificación internacional que incentiva el comercio exterior, incrementa los mercados, fomenta la cooperación internacional. Se consideró emplearla encuesta al área de logística o el área de exportación de las mismas, y fueron desarrolladas por el gerente del área o personal encargado.

3.5.2 Muestra

La muestra es una parte de la población total, que a través de fórmulas sirve para determinar la parte representativa de la población a estudiar. Es representativa porque tiene un nivel de confianza y un margen de error (López, 2004). De esta manera, se tomará como muestra una cantidad de empresas ecuatorianas que se dedican a la exportación de rosas. Para el cálculo de la muestra se considerará la siguiente fórmula de población finita:

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N - 1)) + k^2 * p * q}$$

Figura 10. Fórmula de muestra. Tomado de López (2004).

Donde:

N: tamaño de la población total o universo

k: parámetro estadístico que depende el Nivel de Confianza.

e: error de estimación máximo aceptado.

p: probabilidad de que ocurra el evento estudiado.

q: probabilidad de que no ocurra el evento estudiado.

n: son el total de encuestas a realizar.

Resuelve:

$$175^2 * 50\% * 50\%$$

$$n = \frac{\quad}{(3\% * (175 - 1)) + 1,96^2 * 50\% * 50\%} = 150,465533$$

$$(3\% * (175 - 1)) + 1,96^2 * 50\% * 50\%$$

En resumen:

Tabla 11

Resumen de la muestra

Grupo de estudio	Tamaño de población	Tamaño de muestra	Exportadoras por vía marítima	Método/Técnica
Empresas Exportadoras de Rosas	175	150	44	Encuesta

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

3.6 Análisis de resultados

En base a los datos obtenidos por Expoflores, ellos determinaron en su data la cantidad de 175 empresas exportadores de flores ornamentales que se comercializan alrededor del mundo, siguiendo la línea de los objetivos planteados se ha optado por segmentar la población a investigar en el presente estudio, únicamente 44 empresas exportadores las cuales fueron analizadas y cumplen con los requisitos necesarios para exportar en unidades de carga refrigeradas.

Las empresas involucradas para el análisis de estudio son aquellas relacionadas directamente con la exportación de flores ecuatorianas, se ha considerado específicamente realizar las encuestas al área de exportaciones o área logística de las empresas, razón por lo que tienen conocimiento de las unidades de carga con temperatura controlada que son distribuidas para cada tipo de exportación de flores. Así mismo estas encuestas las desarrollarán los gerentes o personal encargado en el área.

3.7 Tratamiento de la información procesamiento y análisis

3.7.1 Primera Pregunta

¿Usted tiene conocimiento acerca de la “crisis de contenedores” la cual empezó poco antes de la pandemia?



Figura 11. Conocimiento acerca de la crisis de contenedores.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 12

Datos estadísticos del conocimiento acerca de la "crisis de contenedores"

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Sí	44	100%
No	0	0%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la primera pregunta de la investigación indica que el 100% de los encuestados (empresas exportadoras de rosas del Ecuador) conoce sobre la crisis de contenedores que surgió un poco antes de la Pandemia.

3.7.2 Segunda pregunta

En relación a su empresa, ¿ha existido alguna afectación en cuanto a esta “crisis de contenedores”?

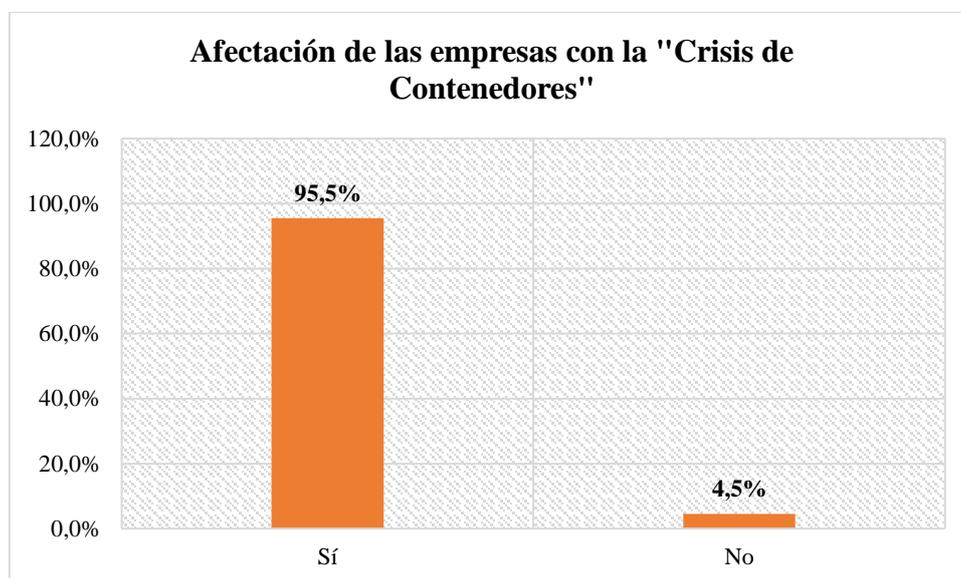


Figura 12. Afectación de las empresas con la “Crisis de Contenedores”.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 13

Datos estadísticos de la afectación con la “Crisis de Contenedores”

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Sí	42	95,5%
No	2	4,5%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la segunda pregunta indica que un 95,5 % de los encuestados considera que Sí ha existido afectaciones en el sector exportador de rosas ecuatorianas y el otro 4,5% no concibe que hubiera afectación provocada por la crisis de unidades de carga.

3.7.3 Tercera Pregunta

En relación a su empresa, ¿Ha existido alguna afectación en cuanto a esta “crisis de contenedores” ?, Si su respuesta anterior fue sí ¿Cómo ha afectado dicha crisis, a su empresa?

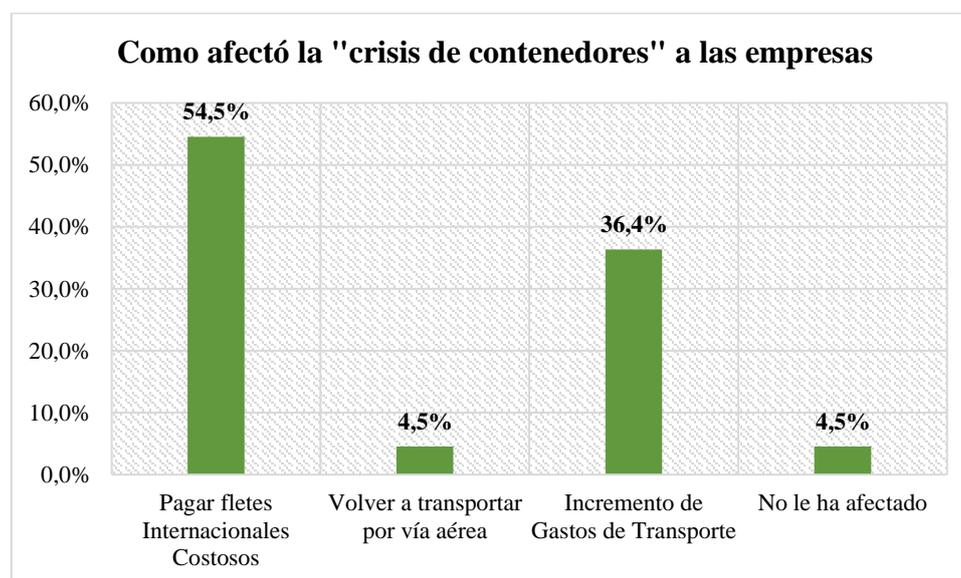


Figura 13. Como afecto la “crisis de contenedores” a la empresa.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 14

Datos estadísticos de como afectó la “crisis de contenedores” a las empresas

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Pagar fletes Internacionales Costosos	24	54,5%
Volver a transportar por vía aérea	2	4,5%
Incremento de Gastos de Transporte	16	36,4%
No le ha afectado	2	4,5%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la tercera pregunta indica que un 54,5% considera que han pagado fletes internacionales más costos, el otro mayor porcentaje es 36,4 que hace referencia al incremento a los Gastos de transporte en la exportación de rosas ecuatorianas, y el 4,5% indico que han

decidido retornar a la transportación aérea y así también el 4,5% restante, dice no haber sido afectados por la crisis de contenedores.

3.7.4 Cuarta pregunta

En su empresa, ¿desde cuándo se empezó la exportación de rosas vía marítima en contenedores refrigerado?

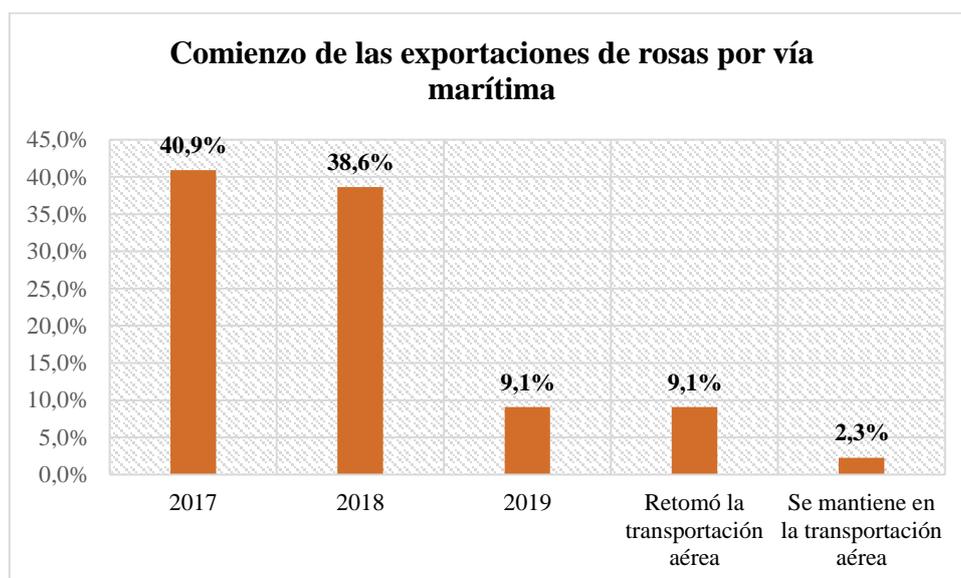


Figura 14. Comienzo de las exportaciones de rosas por vía marítima.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 15

Datos estadísticos por año del comienzo de las exportaciones por vía marítima

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
2017	18	40,9%
2018	17	38,6%
2019	4	9,1%
Retomó la transportación aérea	4	9,1%
Se mantiene en la transportación aérea	1	2,3%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la cuarta pregunta indica que un 40,9% empezó la transportación vía marítima en 2017 y en 2018 con un porcentaje de 38,6, por otra parte, el 9,1% en 2019. Con un 9,1% respondió que retomo la transportación aérea, y el porcentaje más bajo de 2,3 indica que se mantiene en la transportación aérea.

3.7.5 Quinta pregunta

En comparativa, ¿considera usted que el transporte marítimo es más beneficioso que el aéreo? Si su respuesta anterior fue sí ¿Cuál sería la razón?

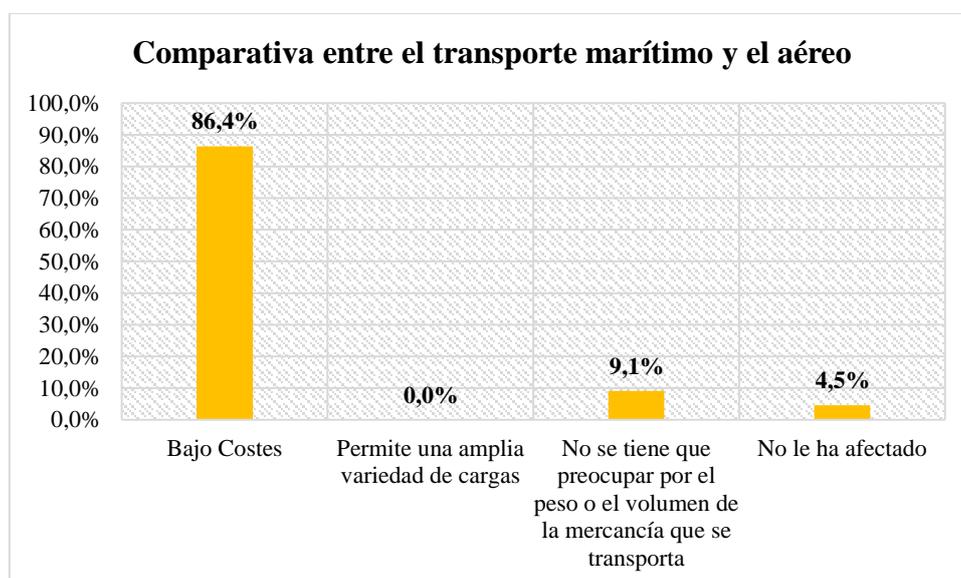


Figura 15. Comparativa entre el transporte marítimo y el aéreo.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 16

Datos estadísticos de la comparativa entre el transporte marítimo y el aéreo

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Bajo costes	38	86,4%
Permite una amplia variedad de cargas	0	0,0%
No se tiene que preocupar por el peso o volumen de la mercancía a transportar	4	9,1%
No le ha afectado	2	4,5%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la quinta pregunta indica con el porcentaje de 86,4 de exportadores de rosas considera como mejor opción el transporte marítimo por los bajos costos y un 9.1% considera mejor opción porque no se tiene que preocupar por el peso o volumen de la mercancía, finalmente un 4.5% dice no haber visto afectado.

3.7.6 Sexta pregunta

¿Cuál sería el número promedio de unidades de carga con temperatura controlada que exporta de mensualmente?

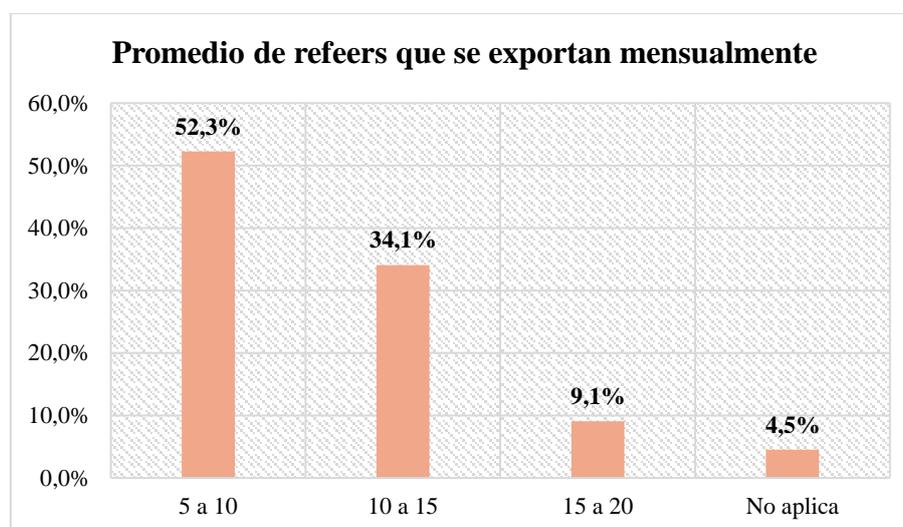


Figura 16. Promedio de refeers se exportan mensualmente.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 17

Datos estadísticos del promedio reefer que se exportan mensualmente

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
5 a 10	23	52,3%
10 a 15	15	34,1%
15 a 20	4	9,1%
No aplica	2	4,5%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la sexta pregunta indica que un 52,3% de las empresas exporta un promedio mensual de 5 a 10 unidades de carga con temperatura controlada, y el 34,1% menciona que su promedio se encuentra entre 10 a 15 de contenedores, con un 9,1% indico que mensualmente exportan entre 15 a 20 contenedores refrigerados y finalmente con un porcentaje de 4,5% no transporta por vía marítima es decir no aplica.

3.7.7 Séptima pregunta

Teniendo en cuenta su producción anual, ¿en qué temporada se incrementa la demanda?



Figura 17. Temporada en que se incrementan las exportaciones.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 18

Datos estadísticos de las temporadas en que se incrementan las exportaciones

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
San Valentín	30	68,2%
Día de la mujer	4	9,1%
Día de la madre	10	22,7%
Navidad	0	0,0%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Los resultados de la séptima pregunta indica que el 68,2% de las empresas encuestadas exportan en la festividad de San Valentín, y con un porcentaje de 22,7 considera el Día de la Madre como festividad clave para exportar y concluyeron con un 9,1% referente a la celebración del Día de la mujer.

3.7.8 Octava pregunta

¿Cree usted que la escasez de contenedores ha producido un alza en el valor del flete internacional?



Figura 18. Alza del valor del flete por escasez de contenedores.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 19

Datos estadísticos del alza del valor del flete por escasez de contenedores

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Sí	44	100%
No	0	0%
Total	44	100%

Elaborado por: Pinto & Apolo (2021)

El resultado de la octava pregunta indica que el 100% de las empresas encuestadas consideran que la crisis de contenedores ha generado el alza en los precios de los fletes internacionales en la transportación marítima.

3.7.9 Novena pregunta

Durante la pandemia ocasionada por COVID-2019, ¿Qué sucedió con el nivel de producción de rosas?

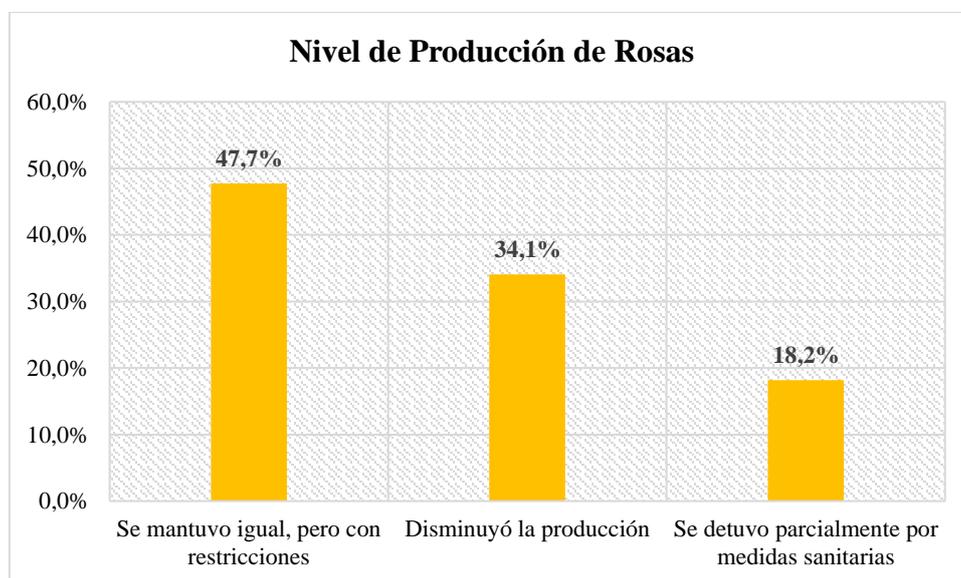


Figura 19. Nivel de producción de rosas.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 20

Datos estadísticos del nivel de producción de rosas

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Se mantuvo igual, pero con restricciones	21	47,7%
Disminuyó la producción	15	34,1%
Se detuvo parcialmente por medidas sanitarias	8	18,2%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la novena pregunta indica que el 47,7% de las empresas contestaron que la producción se mantuvo igual, pero con restricciones, el siguiente porcentaje de 34,1 hace referente a que hubo una disminución de la producción, y finalmente con un 18,2% contestaron que se detuvo parcialmente por medidas sanitarias relacionadas con la pandemia del COVID-19.

3.7.10 Décima pregunta

¿Cuál es su principal mercado destino en relación a la demanda de rosas?

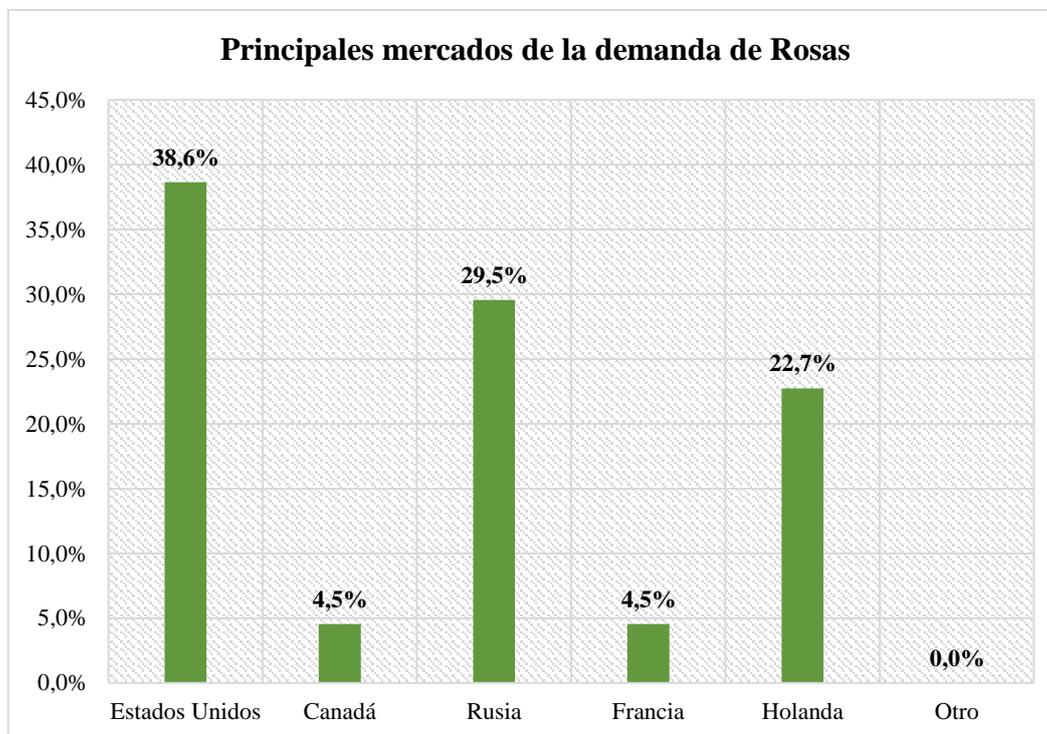


Figura 20. Principales mercados de la demanda de rosas.

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

Tabla 21

Datos estadísticos de los principales mercados de la demanda de rosas.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Estados Unidos	17	38,6%
Canadá	2	4,5%
Rusia	13	29,5%
Francia	2	4,5%
Holanda	10	22,7%
Otro	0	0,0%
Total	44	100%

Elaborado por: Apolo & Pinto (2021)

El resultado de la décima pregunta indica que el primer destino de exportación de rosas ecuatorianas es Estados Unidos con un 38,6% el siguiente destino es Rusia con un porcentaje de 29,5 continuando con Holanda con el 22.7%, y finalmente con el mismo porcentaje de 4,5 en la tabla se encuentra Canadá y Francia.

CAPÍTULO IV

INFORME FINAL

4.1 Análisis de la crisis de contenedores

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en un comunicado de prensa emitido el 4 de agosto del 2020 titulado “Movimiento de contenedores en los puertos de la región se mantuvo estático en 2019 y se evidencia una contracción en el primer semestre de 2020 producto de la pandemia del COVID-19.”

La movilidad de carga en contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe se vio estática en 2019 se descubrió un aumento de 0,04% en comparativa con el año pasado, según el Informe Portuario lanzado por CEPAL. La muestra acapara 36 países y territorios, contabilizando 125 puertos y zonas portuarias de la región.

El volumen total de la transportación marítima en 2019 excedió los 54,2 millones de TEU's, lo que significa un 6,5% del movimiento total de contenedores a nivel mundial, demostrando un leve decrecimiento en la variación en proporción al año anterior (este alcanzó un 7,1%).

Diez países con mayor aportación al total del volumen de carga trabajando, fue significativo en un 81,0% del movimiento regional. Son los siguientes (ordenados desde el mayor a menor en relación a la cuantía de TEU): Brasil, Panamá, México, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, República Dominicana, Argentina y Jamaica

Según la información encontrada por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL, en 2019, la Costa Este de América del Sur (CEAS) reportó una decadencia en la actividad portuaria de -0,8%, dimensiones por el volumen de operación. La Costa Oeste de América del Sur (COAS) a su vez mostro la pérdida de eficacia en sus operaciones de un -3,1% para 2019. En el Caribe, se marcó un incremento de 2,3% en la totalidad de transportación vía marítima de unidades de carga contenerizada, por otra parte, en América Central tuvo un desplome de -7,0%.

En término medio el derrumbe de los porcentajes de El movimiento portuario seleccionados de América Central fue de -7,0% a lo largo del transcurso de los primeros seis meses de 2020. En los puertos escogidos del Caribe figuran un desplome con un promedio de -4,8% el mismo lapso de tiempo. Así también, en Panamá Caribe y Panamá Pacífico muestra el incremento en sus operaciones de 12,7% y 16,1%, cada uno, los meses de enero. Febrero, marzo de 2020 en paralelo con 2019, como en la Costa Este de América del Sur, que evidencio un crecimiento de 3,7% en su actividad portuaria entre los meses cuatros primeros meses 2020, en relación con enero a mayo 2019 (CEPAL, 2020).

Los gastos por transportación de los contenedores a demostrador tener influencia y una gran repercusión específica en el comercio internacional, debido a que los productos confeccionados, elaborados y fabricados, es decir la ropa, los medicamentos y los productos alimentarios procesados, todos ellos se transportan en unidades de carga contenerizada.

Jan Hoffmann como actual jefe de la Sección de Facilitación del Comercio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), quien trabaja como especialista en facilitación del comercio, puertos y embarques en la Subdivisión de Logística Comercial de la Conferencia de las Naciones Unidas, afirmó lo siguiente "Las repercusiones llegarán afectar a la mayoría de los consumidores finales", "La mayoría de las empresas no podrán sostener el peso de las altas tarifas y se las pasarán a sus clientes". La UNCTAD analiza porque los precios de los fletes se han disparado en la pandemia:

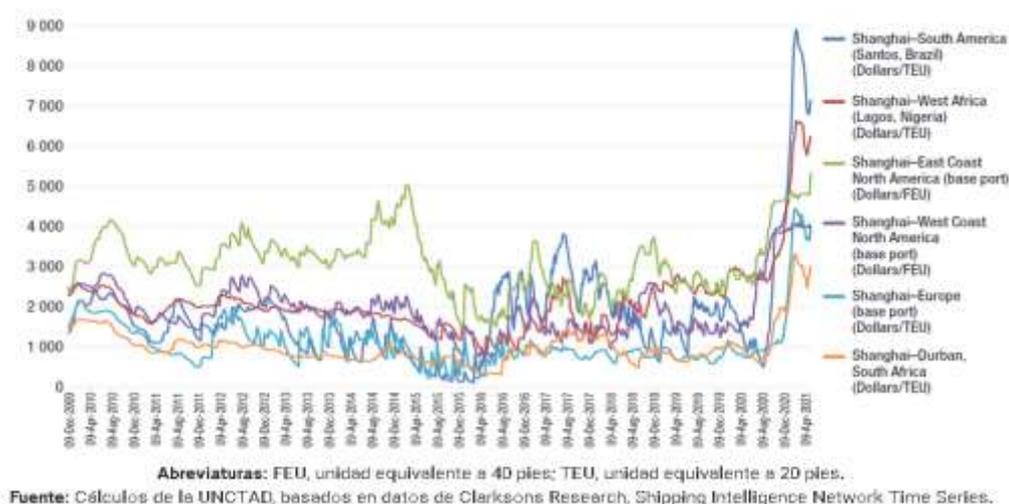


Figura 21. Índice de tránsito de contenedores de Shanghai, tarifas semanales en USD, del 18 de diciembre de 2009 al 9 de abril de 2021. Tomado de UNCTAD (2021).

Según las Naciones Unidas en su artículo “El transporte marítimo a lo largo del Coronavirus: razón por la cual se han incrementado el costo de los fletes de los contenedores.” publicado el 23 de abril de 2020, pone de manifiesto; El efecto en los precios de los fletes ha sido notorio para las travesías comerciales hacia los destinos de los países en vías desarrollo, lugares donde los clientes finales y las compañías serán quienes menos se lo podrán permitir

Expone las siguientes repercusiones generadas:

- En la actualidad, las tarifas hacia Latino América son de las más costosas que las travesías hacia otra región comercialmente más habitual en frecuencia de tránsito. En los primeros meses del 2021, por ejemplo, los viajes de China rumbo al Sur de América incrementaron su valor en 443%, frente al 63% de la travesía entre Asia y la costa oriental de Norteamérica.
- El hecho es que en gran medida la ruta desde China a los países de América del Sur ocasionalmente toma más tiempo y se convierten en las más largas. Se requiere más buques en movimiento para acelerar el servicio semanal, lo que significa mayor cantidad de contenedores.
- Los contenedores vacíos escasean, así es como un importador desde Brasil o Nigeria tienen que pagar no únicamente el transporte del contenedor de importación con la mercancía, sino que también el costo de la unidad de carga vacía.
- Otra razón es la falta de carga de retorno, es decir en los países sudamericanos son mayormente compradores de las mercancías manufacturadas en comparación con los productos que exportan, y así los transportistas les es caro retornar los contenedores vacíos a China en las rutas extremadamente largas.
- Cuando los gobiernos empezaron a abrir las fronteras para el movimiento de personas y mercancía se flexibilizaron las medidas preventivas ante el coronavirus y accedieron a paquetes alicientes, a la vez que las empresas se aprovisionaron lo suficiente por nuevas posibles olas de contagio de Covid-19.
- La planificación de reposiciones de las unidades de carga de parte de los cargadores y transportistas de los barcos no fue la ideal frente a la congestión de transporte internacional y culminando con los puertos observaron las cajas vacías en lugares que no existía necesidad de las mismas.

4.2 Análisis de las exportaciones de rosas

En octubre de 2019 las revueltas generaron un caos social y económico que termino por congestionar a los exportadores en general, pero el sector de las flores ecuatorianas aspiraban recobrar fuerza, cuando la pandemia de coronavirus llego a Ecuador. La situación genero la suspensión del 60% de los pedidos y así una naciente incertidumbre de la producción y distribución comercial.

Según Solano (2020) afirma que:

“Del 52 al 54% de las ventas de flores ecuatorianas se produce en dos fechas: San Valentín y Día de la Madre, aunque debido a la emergencia sanitaria para la segunda fecha sólo el 40% de lo esperado pudo ser vendido.” (s/p).

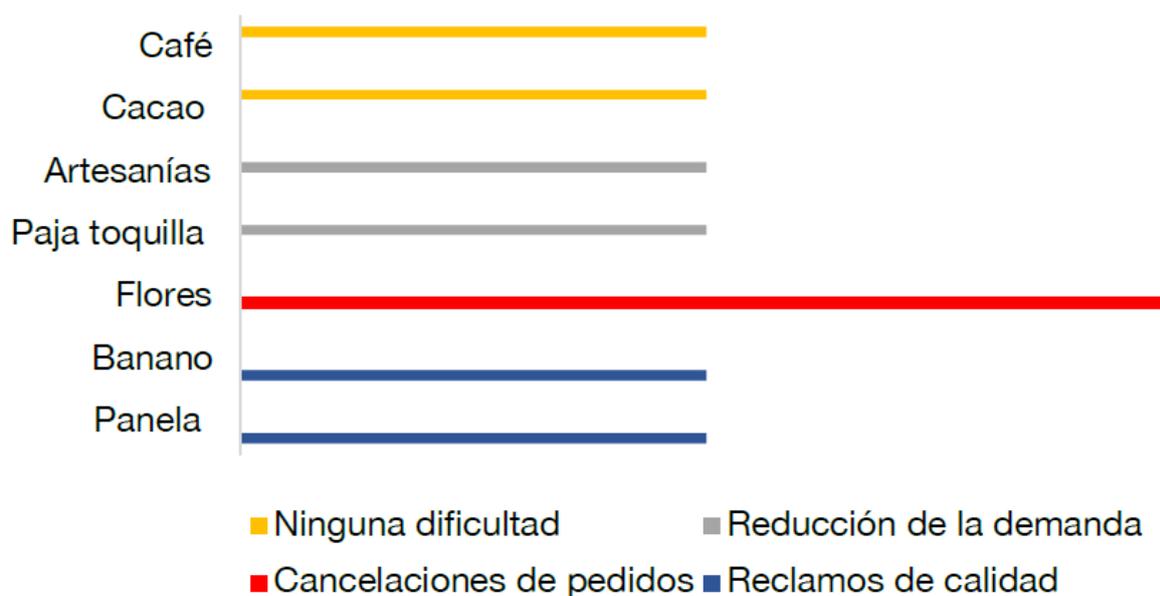
Presidente de The Associated Press Alejandro Martínez, dijo: “es una situación crucial, el peor escenario que ha padecido la floricultura ecuatoriana” afirmó que la baja entre marzo y junio adicionan unos 130 USD. Así también, detallo, se terminó con unas 10.000 fuentes formales de empleo y otras 6.000 anexadas en total 120.000 plazas. “Esto ha provocado que exista una disminución de las plantaciones de 17%, entre 800 y 900 hectáreas, en las que se removieron las matas, algunos otros cortaron las plantas desde la raíz para que la planta reproduzca su nuevo tallo en 18 meses.”

Según el Banco central del Ecuador el sector floricultor exporto casi 400 millones USD en ventas al exterior. Ecuador es uno de los principales países productores de rosas, cuya calidad y colores le otorgan fama internacional, y sus competidores directos son Colombia y Kenia. Durante el inicio de la pandemia sea ha producido cambios en los hábitos de compra. Ahora los volúmenes demandados y ha orillado a los importadores que las organizaciones EPS (Economía Popular y Solidaria) emitir sugerencias acerca de los precios en mercados internacionales; adicionalmente, que se ajusten a la realidad de la economía golpeada y que sugiere la fácil entrega del producto en destino.

En el informe del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca 2020, COVID-19: El efecto en las exportaciones de empresas de pequeños productores y los desafíos y oportunidades. El impacto presentado visualiza elementos de la cadena de valor a partir de la pandemia de Coronavirus. En el caso de la producción existió una reducción del

volumen comercializado, principalmente por el acatamiento de normas de aislamiento social, ocasionando que en varias organizaciones no se cuente con personal para operar.

Las afectaciones en la producción por sector exportador de rosas y flores se observan que este fue un sector afectado considerablemente. Casi todo gremio de los productores tuvo que ser desechar parte de su cosecha y se suspendieron muchos pedidos de los clientes.



Fuentes y Elaboración: Autores, 2020.

Figura 22. Afectaciones en la producción por sector. Tomado de Farías, et. al. (2019).

A partir de la pandemia del COVID-19, se ha estado examinando el volumen total de flores exportado en el transcurso de los primeros tres meses del año 2020 se presentó la cantidad de 12,590.5 toneladas, es decir casi cuatro veces inferior en comparación con el mismo período del año 2019. La entrada de divisas por las exportaciones, evidencia un total ingresos 67,252,327 USD en un valor promedio está en \$6.87 por Kilogramo vendido. Inicialmente resultado de la pandemia se avizoraba que, ante la pandemia, y la reactivación comercial, manifestó un inmenso descenso sin precedente alguno, pero el sector floricultor uno de los más vulnerados y azotados en la economía ecuatoriana, en la que también las mercancías conocidas como 'no tradicionales' de la oferta exportable se encontró en el top de la lista de los impactos negativos, el sector florícola el que obviamente atravesó una difícil situación. (Mackay, et. al, 2020).

4.3 Incidencia en el sector exportador de flores

La repercusión para los exportadores de flores se ha evidenciado principalmente en el costo del transporte marítimo, precisamente en el valor del flete que a la par del precio de las materias primas y bienes intermediarios que son los productores y termina repercutiendo de forma clara afectando el mercado internacional. El rendimiento del exportador florícola muestra las consecuencias de la pandemia en el sector, siendo inferior desde el décimo mes del año, en comparación a 2019 como resultado, en 2020 la exportación de flores se disminuyó en un 6% en el año anterior. (Expoflores, 2020).



Figura 23. Evolución de exportaciones por meses de valor. Tomado de Expoflores (2020).

Según el informe estadísticos Anual 2020 de Expoflores la evolución de las exportaciones por meses en volumen, se observó un patrón dinámico y fluctuante en relación a los meses de total confinamiento; pero sin duda se presentan las caídas en comparación con 2019, los meses con mayor afectación son abril, septiembre y diciembre. Mientras, enero y noviembre presentan un incremento considerable de 16% y 14% respectivamente.



Figura 24. Evolución de exportaciones por meses/volumen. Tomado de Expoflores (2020).

Así también el bajo requerimiento de flores en 2020 provocó que el precio unitario del producto cayera un 3%, en relación a 2019, siendo esta disminución el menor en el historial de los últimos 5 años. Los meses de junio y noviembre registraron los valores más bajos de 2020.

CONCLUSIONES

El presente estudio finaliza con el cumplimiento de los objetivos de la investigación que ha planteado la problemática de la incidencia de la disponibilidad de contenedores de temperatura controlada en las exportaciones de rosas. Las empresas dedicadas a la producción de flores son consideradas como uno de los sectores más dinámicos del país debido a su auge en el mercado logrando miles de plazas de empleo y promoción de cadenas de negocios complementarias. Por lo tanto, se demostró que la crisis de contenedores no solo afectó al sector floricultor sino también a otros sectores que representan masivamente el PIB del país.

Por otra parte, se cumplió con el primer objetivo de analizar la información estadística de la carga contenerizada movilizadora por las principales navieras en Guayaquil, en el periodo 2020. En el inicio de la pandemia del covid-19 en los meses de marzo – abril del 2020 el comercio mundial cayó en un 17,7% con respecto al año 2019. El medio de transporte más afectado fue el marítimo que desde el inicio de la pandemia hasta mayo declinó en un -6.1% produciendo un elevado costo en los fletes internacionales, todo esto se derivó de la reducción del personal por la emergencia sanitaria y por el cierre temporal de varias empresas dedicadas a la exportación por vía marítima. Asimismo, la falta de contenedores y la disponibilidad de espacios en buques de las agencias navieras pasa factura a los sectores representativos del país debido a cargas represadas y los retrasos de envíos provocando la baja de los precios de hasta \$1 USD menos por kilos, contrastando totalmente al alto costo de los fletes.

El segundo objetivo específico, determino que el sector exportador de rosas se vio afectado en sus procesos logísticos puesto que la “crisis de contenedores” se venía dando ya un tiempo y con la pandemia del covid-19 repercutió con fuerza, una de las afectaciones fue las restricciones en los puertos, reducción de trabajadores, pocas embarcaciones de los agentes navieros y por ende el cierre de agencias navieras. Además, otro impacto negativo fue la falta de movilidad de contenedores, que se quedaron estancados en Europa y Estados Unidos, perjudicando a las exportaciones y obligándolas a tener retrasos en los tiempos de entrega y con ello se inició la desproporción de la oferta y la demanda de espacios de contenedores, dando como consecuencia un bombazo negativo en la cadena logística. También es importante destacar que debido a lo mencionado anteriormente los procesos logísticos tardaban en procesar por ejemplo si se tardaba entre uno a dos días se llegaron a tardar entre una a dos semanas.

Finalmente, el último objetivo específico se cumplió a cabalidad puesto que se demostró las afectaciones que tuvo la falta de contenedores en el comercio internacional del transporte marítimo y como incidió en las empresas dedicadas a la exportación de rosas durante los periodos del 2016 al 2029 dando como resultado un aumento, pero con el covid-19 la exportación bajo en un 6% en el año 2020 comparado con los años anteriores. Las afectaciones no solo se vieron reflejadas en la disponibilidad de contenedores para las exportaciones de productos perecibles sino también afecto exponencialmente en los costos logísticos como por ejemplo en los fletes internacionales. Esto dio paso a que estas afectaciones repercutieran en el bolsillo del consumidor ya que, a mayor precio de fletes internacionales, mayor incremento en el precio de un producto, dando como resultado escasez de productos y muchas veces productos no disponibles.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda en primera instancia modernizar los procedimientos logísticos, una de las consecuencias que se vivió durante la pandemia del covid-19 y la crisis de contenedores fue que muchos de los procesos especialmente en Ecuador se realizaban físicamente y debido a esto se tuvo que paralizar temporalmente los procedimientos por la cuarentena. Es por esto que es importante considerar y realizar reformas a los procedimientos con el objetivo de fortalecer la cadena de suministro y reducir costos y tiempo, de igual forma, ayudar a que el país se posicione entre las primeras economías en contar con procesos aduaneros especializados.
- Se recomienda mejorar la rastreabilidad y seguimiento de contenedores en el comercio marítimo porque una de las afectaciones de la disminución de los contenedores fue por el tiempo ya que cuando se paralizó las economías mundiales también se paralizó las embarcaciones y con ello hubo atascos en zonas de Europa y Estados Unidos, si se cuenta con un sistema de rastreabilidad de calidad se reducirá los márgenes de error que hay en los horarios estructurados.
- Se recomienda reforzar las políticas de sana competencia y apostar por autoridades competentes capaces de sancionar las malas prácticas aduaneras ya que durante la pandemia del covid-19 se vivió abusos por parte de navieras que se aprovechaban de su posición en las actividades de la cadena de suministro en países de economías en vías de desarrollo como lo es Ecuador ya que estos fue uno de los factores que influyó en la industria del transporte marítimo.
- Se recomienda realizar un proyecto de inversión para empresas de reparación y mantenimiento de contenedores especialmente de los reefer, con el objetivo de proporcionar bases tecnológicas, no solo a profesionales capacitándolos sino también infraestructura de apoyo y recursos financieros para lograr una participación eficaz en los procesos logísticos del país y tener competitividad a nivel mundial. Así mismo, aprovechar la relación actual que tiene el país con China, se puede intercambiar información tecnológica para la fabricación de los contenedores en Ecuador llegando a abastecer la demanda nacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Airpharm . (13 de Agosto de 2020). Envíos de temperatura controlada, ¿qué tener en cuenta? Obtenido de Airpharm : <https://www.airpharmlogistics.com/envios-de-temperatura-controlada-que-tener-en-cuenta/>
- Azuero, Á. (2019). Significatividad del marco metodológico en el desarrollo de proyectos de investigación. Dialnet, 4(Nº 8). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7062667>
- BeeTrack. (2020). ¿Qué es la logística internacional? Importancia, funciones y características. Obtenido de <https://www.beetrack.com/es/blog/que-es-la-logistica-internacional>
- Bilogistik, S.A. (8 de Marzo de 2021). La escasez de contenedores lastra el comercio marítimo internacional. Obtenido de Bilogistik, S.A.: <https://www.bilogistik.com/blog/escasez-contenedores-lastra-comercio-maritimo-internacional/>
- Burgos, B. (2016). Análisis de los Tiempos de Despacho de Contenedores en un Deposito: Caso DEPCONSA S.A. (Tesis de Maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil.
- Calatayud, A., & Montes, L. (2021). Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción. Banco Interamericano de Desarrollo. doi:10.18235/0003278
- CAMAE. (5 de Marzo de 2020). Escasez de contenedores vacíos se acentúa en EE.UU. y norte de Europa. Obtenido de Cámara Marítima del Ecuador: <http://www.camae.org/comercio/escasez-de-contenedores-vacios-se-acentua-en-ee-uu-y-norte-de-europa/>
- Cámara Marítima del Ecuador. (20 de Octubre de 2020). Advierten sobre el faltante de contenedores reefer en la costa este de América del Sur. Obtenido de CAMAE: <http://www.camae.org/carga-contenerizada/advierten-sobre-el-faltante-de-contenedores-reefer-en-la-costa-este-de-america-del-sur/>
- Cea, M. Á. (1996). Metodología cuantitativa: Estrategias y técnicas de Investigación social. Proyecto Editorial Síntesis Sociología. Obtenido de

http://www.trabajosocial.unlp.edu.ar/uploads/docs/metodologia_cuantitativa__estrategias_y_tecnicas_de_investigacion_social___cea_d_ancona.pdf

Cedillo, C., González, C., Salcedo, V., & Sotomayor, J. (Julio - Diciembre de 2021). El sector florícola del Ecuador y su aporte a la Balanza Comercial Agropecuaria: período 2009 – 2020. *Revista Científica y Tecnológica UPSE*, 8(Nº 1), s/p. Obtenido de <https://incyt.upse.edu.ec/ciencia/revistas/index.php/rctu/article/view/549/510>

CEPAL. (2020). Logística y movilidad. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <https://www.cepal.org/es/temas/logistica-movilidad>

CEPAL. (Agosto de 2020). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45877-efectos-covid-19-comercio-internacional-la-logistica>

CEPAL. (24 de Agosto de 2020). Movimiento de contenedores en los puertos de la región se mantuvo estático en 2019 y se evidencia una contracción en el primer semestre de 2020 producto de la pandemia del COVID-19. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-contenedores-puertos-la-region-se-mantuvo-estatico-2019-se-evidencia>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (Julio de 2002). El costo del transporte internacional, y la integración y competitividad de América Latina y el Caribe. Obtenido de CEPAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36235/FAL_Bolet%EDn191_en.pdf;jsessionid=707FDDA2071AF54F3125D0D9DB9BAA15?sequence=9

Consejo de Cooperación Aduanera. (1972, 02 de diciembre). Convenio Aduanero sobre contenedores. Naciones Unidas y la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima. Obtenido de https://unece.org/DAM/trans/conventn/ccc_1972s.pdf

Cortés, M. (2008). Reseña de la Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo. *Scielo*(N.30), s.p. Obtenido de

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532008000200006

Díaz, A. (s.f). Efectos de la Globalización en la Competitividad y en los Sistemas Productivos Locales de México. Eumed, 1-25. Obtenido de <https://www.eumed.net/coursecon/ecolat/mx/ADB-SPGM.pdf>

Dorta, P. (25 de Septiembre de 2013). Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías [Fotografía]. Obtenido de Canales sectoriales Interempresas: <https://www.interempresas.net/Logistica/Articulos/113831-El-transporte-internacional.html>

Dorta, P. (2013). Transporte y Logística Internacional. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Obtenido de https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf

DSV. ((s.f)). Contenedor Frigorífico. Obtenido de DSV Global Transport and Logistics: <https://www.dsv.com/es-es/nuestras-soluciones/modos-de-transporte/transporte-maritimo/tipos-contenedor-maritimo/contenedor-reefer-frigorifico>

EAE Business School. (14 de Noviembre de 2018). Cómo aplicar la teoría de las restricciones a la gestión de la cadena de suministro. Obtenido de EAE Business School: <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/como-aplicar-la-teoria-de-las-restricciones-a-la-gestion-de-la-cadena-de-suministro/>

EAE Business School. (21 de Abril de 2021). Clasificación arancelaria: Qué es y cuál es su estructura. Obtenido de EAE Business School: <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/clasificacion-arancelaria-que-es-y-cual-es-su-estructura/>

Ecoroses. (21 de Noviembre de 2019). Alta tecnología que garantiza la calidad de nuestras rosas. Obtenido de Ecoroses: <https://ecoroses.com.ec/es/alta-tecnolog-a-que-garantiza-la-calidad-de-nuestras-rosas>

EcuRed. (s.f). Teoría de Inventario. Obtenido de EcuRed: https://www.ecured.cu/Teor%C3%ADa_de_inventario

- Ekos. (1 de Febrero de 2019). Ecuador es el tercer exportador mundial de flores. Obtenido de Ekos: <https://www.ekosnegocios.com/articulo/ecuador-es-el-tercer-exportador-mundial-de-flores>
- El Universo. (15 de Febrero de 2020). Crecen los envíos de flores por barco, debido a la elevación de los precios del flete aéreo. Obtenido de El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/02/15/nota/7739964/exportacion-flores-san-valentin-maritima-negocios/>
- Escobar, E., Campo, S., & Benitez, L. (2012). Exportación de flores tipo (rosas) desde la ciudad de Bogotá hasta la ciudad de Miami por la comercializadora internacional Les Flowers S.A.S. (Trabajo de grado). Universidad del Magdalena, Bogotá. Obtenido de <http://repositorio.unimagdalena.edu.co/jspui/bitstream/123456789/1056/1/EN-00037>
- Expoflores. (2019). Información anual del exportaciones. Obtenido de https://expoflores.com/wp-content/uploads/2020/04/reporte-anual_Ecuador_2019.pdf
- Expoflores. (2020). Reporte estadístico anual. Obtenido de <https://expoflores.com/wp-content/uploads/2021/03/Anual-Expoflores.pdf>
- Farías, R., Muñoz, L., Marcillo, C., Viteri, M., Vinueza, J., Galarza, C., & Cevallos, J. (2019). COVID-19: Impacto en las exportaciones de organizaciones de pequeños productores afectaciones, desafíos y oportunidades. Obtenido de Ministerio de Producción, comercio exterior, inversiones y pesca: <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2020/12/Doc-completo-Impacto-Exportaciones-EPS.pdf>
- Farromeque, R. (2016). Perfil logístico de América Latina. Ecuador: CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.
- González, R. (2011). Diferentes teorías del Comercio Internacional. ICE: Revista de Economía, N°858, 103-118. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/278773>
- Guevara, g., Verdesoto, A., & Castro, N. (2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). Recimundo, 4(N° 3), 1-11. doi: [https://doi.org/10.26820/recimundo/4.\(3\).julio.2020.163-173](https://doi.org/10.26820/recimundo/4.(3).julio.2020.163-173)

- Huesca, C. (2012). Comercio Internacional. http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Comercio_internacional.pdf.
- Icontainers. (8 de Junio de 2019). ¿Qué es el TEU? Conoce toda su historia y significado. Obtenido de Icontainers: <https://www.icontainers.com/es/2019/08/06/la-historia-del-teu-twenty-foot-equivalent-unit/>
- Jaramillo, J., Molano, A., & Villamil, F. (2010). Protocolo técnico y logístico Flores [Proyecto Merlín II]. Repositorio Institucional. Obtenido de file:///C:/Users/Administrador/Downloads/biblioteca_123_FLORES.pdf
- López, K. (21 de Agosto de 2018). Las navieras concentran estrategias para abastecer mercado reefer. Obtenido de Cámara Marítima del Ecuador: <http://www.camae.org/cma-cgm-2/las-navieras-concentran-estrategias-para-abastecer-mercado-reefer/>
- López, P. (2004). Población, muestra y muestro. Scielo, 09(Nº 8), s/p. Obtenido de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012
- Lujerio, A. (20 de Julio de 2013). Las Reglas de la Haya- Transporte Marítimo Internacional. Obtenido de Taem Perú Consulting: <https://taemperuconsulting.com/las-reglas-de-la-haya-normas-internacionales-del-transporte-maritimo/>
- Mackay, R., Franco, Z., Ruíz, K., González, G., & Poveda, G. (2020). El sector florícola ecuatoriano y su afectación en el mercado internacional producto de la pandemia causada por el Covid-19. Eumed, 53-65. Obtenido de <https://www.eumed.net/actas/20/covid/5-el-sector-floricola-ecuatoriano-y-su-afectacion-en-el-mercado-internacional.pdf>
- MasContainer logistics & trade news. (9 de Noviembre de 2020). La escasez de contenedores agita el comercio mundial. Obtenido de MasContainer logistics & trade news: <https://www.mascontainer.com/la-escasez-de-contenedores-agita-el-comercio-mundial/>

- Mecalux Esmena. (2021). ¿Qué es una unidad de carga? Obtenido de Mecalux Esmena: <https://www.mecalux.es/manual-almacen/almacen/unidad-de-carga>
- Mendoza, A. (14 de Agosto de 2020). Efectos del Covid-19 en la logística internacional. Obtenido de The logistic world: <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/los-efectos-del-covid-19-en-la-logistica-internacional/>
- Mercado, D. (2011). La importancia de la logística en los negocios internacionales. (Trabajo de Grado). Universidad Tecnológica de Bolívar, Colombia.
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, inversiones y pesca. ((s.f)). Protocolo técnico, logístico y de seguridad para la Exportación de Flores. Obtenido de http://logistica.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/PTLS-Flores_2019_compressed.pdf
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2020). Rosas ecuatorianas no pagarán aranceles al exportarse a Estados Unidos. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/rosas-sin-arancel-a-eeuu/>
- Moldtrans. (15 de Diciembre de 2017). ¿Qué son las reglas de Hamburgo para el transporte marítimo? Obtenido de Moldtrans: <https://www.moldtrans.com/que-son-las-reglas-de-hamburgo-para-transporte-maritimo/>
- Morales, D., & Ricart, Y. (2006-2007). Procedimiento para la gestión de inventarios en el Almacén Divisas de la Universidad Central de la Villas. (Trabajo de Diploma). Universidad Central "Marta Abreu" de las Villas, Santa Clara. Obtenido de <https://dspace.uclv.edu.cu/bitstream/handle/123456789/2883/CE07084.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Morales, F. (1 de Abril de 2020). Reglas de Hamburgo. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/reglas-de-hamburgo.html>
- Moreno, A., Narváez, D., & Sancho, S. (2016). Teorías del comercio internacional. Banco Central del Ecuador. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec11.pdf>

Mundo Marítimo. (12 de Mayo de 2017). Aumenta escasez de contenedores refrigerados en algunas rutas marítimas. Obtenido de Mundo Marítimo: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/aumenta-escasez-de-contenedores-refrigerados-en-algunas-rutas-maritimas>

Mundo Marítimo. (17 de Febrero de 2020). En Ecuador crecen exportaciones de flores por vía marítima. Obtenido de BluLogistics: <https://blulogistics.com/exportaciones-de-flores/>

Mundo Marítimo. (16 de Enero de 2021). Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/terminal-portuario-de-guayaquil-lidera-movilizacion-de-carga-en-ecuador-con-61-millones-de-toneladas>

Naciones Unidas. (1996, 17 de Diciembre). Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Página Oficial de las Naciones Unidas. Obtenido de <https://uncitral.un.org/es/about>

Nevado Roses. (2019). Procesos que cuidan cada detalle. Obtenido de Nevado Roses: <https://www.nevadoroses.com/procesos-que-cuidan-cada-detalle/>

Organización de las Naciones Unidas. (25 de Septiembre de 2015). La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

Orjuela, H., Ortiz, R., Ruiz, A., & Castiblanco, Á. (2018). Plan maestro y estrategias de distribución logística [versión PDF]. Servicio Nacional de Aprendizaje SENA. Obtenido de <https://1library.co/document/y69o1x5y-6-propuesta-plan-maestro-y-estrategias-de-distribucion-logistica.html>

Páez, G. (7 de Marzo de 2020). Armador. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/armador.html>

Páez, G. (5 de Mayo de 2020). Embalaje. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/embalaje.html>

- PNUD. (2022). Objetivo 8: Trabajo decente y crecimiento económico. Obtenido de PNUD: <https://www.ec.undp.org/content/ecuador/es/home/sustainable-development-goals/goal-8-decent-work-and-economic-growth.html>
- QuestionPro. (2022). ¿Cuáles son los métodos cuantitativos de recolección de datos? Obtenido de QuestionPro: <https://www.questionpro.com/blog/es/metodos-cuantitativos/>
- Revista Logistic. (15 de Diciembre de 2019). Contenedor: su historia y las claves que lo acreditan como la herramienta clave en el transporte internacional de mercancías. Obtenido de Revista Logistic: <https://www.revistalogistec.com/logistica/freight-management-2/2517-contenedor-su-historia-y-las-claves-que-lo-acreditan-como-la-herramienta-clave-en-el-transporte-internacional-de-mercancias>
- Ricoy, C. (2005). La teoría del crecimiento económico de Adam Smith. Redalyc, 138(1), 11-47. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4255/425541308001.pdf>
- Rivas, J., & Rodríguez, J. (2021). Plan de negocio para la exportación de Snack salados a base de plátano, camote y yuca hacia Canadá. (Trabajo de pregrado). Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/4433/1/T-ULVR-3613.pdf>
- RM Forwarding. (15 de Marzo de 2021). Escasez de contenedores ¿seguirá por mucho tiempo? Obtenido de RM Forwarding: <http://rm-forwarding.com/2021/03/15/escasez-de-contenedores-seguira-por-mucho-tiempo/>
- Roldán, P. (25 de Abril de 2017). Cadena de suministro. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/cadena-de-suministro.html>
- Sánchez, M., Vayas, T., Mayorga, F., & Freire, C. (s.f.). Sector Florícola Ecuador. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato: <https://blogs.cedia.org.ec/obest/wp-content/uploads/sites/7/2020/06/Diagn%C3%B3stico-sector-flor%C3%ADcola-Ecuador.pdf>
- SENAE. (Noviembre de 2021). ¿Qué es una Exportación? Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2011, 19 de Mayo). Reglamento al título de la facilitación aduanera para el comercio, del libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Página oficial del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/REGLAMENTO-AL-TITULO-DE-LA-FACILITACION-ADUANERA-PARA-EL-COMERCIO-DEL-LIBRO-V-DEL-COPCI.pdf>

SITca. (1 de Agosto de 2018). Navieras: la forma de transportar carga vía marítima. Obtenido de Sistema Integrado de Transporte y Carga: <https://www.sitca.co/blog/nwarticle/37/1/navieras-forma-transportar-carga-via-maritima>

Solano, G. (28 de Agosto de 2020). COVID agrava escenario de exportación de flores ecuatorianas. Obtenido de Chicago Tribune: <https://www.chicagotribune.com/espanol/sns-es-coronavirus-agrava-escenario-exportacion-flores-ecuador-20200828-orsdtgydzhbbsda3xk7dzu-story.html>

Spain International Chamber of Commerce. (2020). Incoterms 2020. Obtenido de Spain International Chamber of Commerce: <https://www.iccspain.org/incoterms-2020-2/>

Steinberg, F. (2004). La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica. Madrid: eumed.net. Obtenido de <https://www.eumed.net/cursecon/libreria/2004/fs/fs.htm>

Thompon, I. (Septiembre de 2009). El Empaque. Obtenido de Marketing-Free: <https://www.marketing-free.com/producto/empaques.html>

Video Finanzas. (22 de Noviembre de 2021). Indicadores de Rotación o Actividad. Cálculo e interpretación. Obtenido de Video Finanzas: <https://www.videofinanzas.com/post/indicadores-de-rotacion-calcular-interpretar-calculo-ejemplo-formulas-ejercicio-resuelto-analisis>

Villón, J. (11 de Agosto de 2021). El alza de los fletes navieros y la falta de cupos presionan al comercio exterior. Obtenido de El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/el-alza-de-los-fletes-navieros-y-la-falta-de-cupos-presionan-al-comercio-exterior-nota/>

- Violeta. (2019). Flores de Corte. Obtenido de <http://www.florflores.com/flores-de-corte/>
- Wray, R. (2015). Estudio de prefactibilidad para la comercialización de rosas (*Rosa sp.*) vía marítima. (Tesis de Grado). Universidad San Francisco de Quito, Quito.
- Zonológica. (13 de Diciembre de 2017). El Puerto de Guayaquil: Una joya para la economía del Ecuador. Obtenido de Zonológica: <https://zonologica.com/el-puerto-de-guayaquil-una-joya-para-la-economia-del-ecuador/>
- Zuidwijk, A. (2000). Contenedores, buques y puertos, partes de un Sistema de Transporte. <http://www.antonioz.com.ar/libro-capitulo19.php>.

ANEXOS

Anexo 1. Depuración de empresas exportadoras de rosas

Razón Social	Nombre Comercial	Teléfono Principal	Sitio web	Cantón	Provincia	Tipo de Cultivo
AGRINAG S.A.	ROSA HOLICS	03-2230182	www.agrinag.com	LATACUNGA	COTOPAXI	Rosas
AGRIVALDANI S.A.	AGRIVALDANI	02-3228105	www.agriwaldani.com	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
AGROPROMOTORA DEL COTOPAXI AGROCOEX S.A.	AGROCOEX	03-2 710 462 / 469	http://www.agrocoex.com/	LATACUNGA	COTOPAXI	Rosas
AGROSANALFONSO S.A.	GLAMOUR	02-367 23 64	www.glamourec.com	MEJIA	PICHINCHA	Rosas
AGROSERVICIOS ANDINOS CAMACHO S.A.	ALMA ROSES	02-2119042	http://www.almaroses.com	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
ALKAVAT CIA. LTDA. - VALLE VERDE	VALLE VERDE	02-2442 772	www.valleverderoses.com	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
ALTA SIERRA ROSES ECUADOR ASR-EC CIA. LTDA.	ALTA SIERRA ROSES ECUADOR	06-3010928	www.altasierra-roses.com	ESPEJO	CARCHI	Rosas
BELLARD S.A.	BELLAROSA	02-2439 986	www.bellarosa.com	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
CANANVALLEY FLOWERS S.A.	CANANVALLE	02-2365444/ 674	https://www.cananvalle.com	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
CERESFARMS CIA. LTDA.	CERES FARMS	02-2363 147	https://www.ceresfarms.com/	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
ECOROSSES S.A.	ECOROSSES	02-3960300 / 02-396030	https://ecoroses.com.ec/	MEJIA	PICHINCHA	Rosas
ECUATORIAN FLOWER GRUNKO CIA. LTDA.	ECUATORIANFLOWER	02-2365 583	http://www.ecuatoriaflower.com	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
EL CAMPANARIO DE SANTA ANITA SOCIEDAD CIVIL, COMERCIAL E INDUSTRIAL	STAR ROSES	03-3 700 120	https://www.staroses.com/	LATACUNGA	COTOPAXI	Rosas
EMIHANA CIA. LTDA.	ROSEAMOR	2363 496	https://www.roseamor.com/the-cor	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas - ROSAS PRESERVADAS
EXPORTADORA DE FLOR - EXPOFLOR CÍA. LTDA.	BELLAFLOR	02-3390 543	https://bellaflor-group.com/the-cor	QUITO	PICHINCHA	ROSAS - FLORES DE VERANO
FALCONFARMS DE ECUADOR S.A.	FALCOM FARMS	4010800 ext. 4123	https://falconfarmsonline.com	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas

FIorentina FLOWERS S.A.	FIorentina FLOWERS	02-3610856/ 02-3610846/ 02-3610836	https://fiorentinaflowers.com/	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas - Bouquettes
FLORELOY S.A.	FLORELOY	02-3610048	https://floreloy.com/?lang=es	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
FLORES ECUATORIANAS DE CALIDAD FLORECAL S.A	FLORECAL	02-2360 058	https://www.florecal.online/	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
FLORES VERDES S.A. FLORES	FLORESVERDES	02-3612049 / 02-3612017	https://floresverdes.com/about/	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
FLORICOLA LA ROSALEDA S.A. FLOROSAL	LA ROSALEDA	03-204 2114 / 03-2 719 117	https://www.larosalda.com.ec/	LATACUNGA	COTOPAXI	Rosas
FLORICOLA LAS MARIAS FLORMARE S.A.	GRUPO HOJA VERDE	02-2127 062	https://www.hojaverde.com.ec/hue	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
FLORICULTURA JOSARFLOR S.A.	JOSARFLOR	02-2127 512	www.josarflor.com	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
FLOWER VILLAGE CIA. LTDA.	FLOWERVILLAGE	02-3695 029	http://www.flowervillage-ec.com	QUITO	PICHINCHA	Rosas
GARDAEXPORT S.A.	GARDAEXPORT	02-3827671 - 9	www.gardaexport.com	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
HOJAVERDE CIA. LTDA.	HOJA VERDE	02-2127071 / 02-2127056	https://www.hojaverde.com.ec/	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
MILROSE S.A.	MILROSES	03-2 719 450	http://milrose.com.ec/	LATACUNGA	PICHINCHA	Rosas
MYSTIC FLOWERS S.A	MYSTICFLOWERS	02-3801 2001 /06	www.mysticflowers.com	CAYAMBE	PICHINCHA	Rosas
NARANJO ROSES ECUADOR S.A.	NARANJOROSES	03- 2266102 / 032 712 540	www.naranjoroses.com	LATACUNGA	COTOPAXI	Rosas
NATBEAUTY S.A.	ANNIROSES	02-366787	www.anniroses.com	PEDRO MONCAYO	PICHINCHA	Rosas
NATUFLOR S.A.	NATUFLOR	02-2314277 / 02-2316326	https://nuevo.natuflor.com/certific	MEJIA	PICHINCHA	Rosas
NEVADO ECUADOR S.A.	NEVADOROSES	03 -2276400	https://www.nevadoroses.com/	SALCEDO	COTOPAXI	Rosas

Anexo 2. Modelo de encuesta

15/1/22 18:56

ENCUESTA PARA TESIS

ENCUESTA PARA TESIS

Objetivo: Recolectar información de la población seleccionada referente a su interés hacia la incidencia de la disponibilidad de unidades de carga con temperatura controlada de las navieras en Guayaquil, en las exportaciones de rosas ecuatorianas.

*Obligatorio

1. Correo *

2. Nombre de la Empresa Exportadora de Rosas

3. 1. ¿Usted tiene conocimiento acerca de la "crisis de contenedores" la cual empezó poco antes de la pandemia?

Marca solo un óvalo.

Sí

No

4. 2. En relación a su empresa, ¿ha existido alguna afectación en cuanto a esta "crisis de contenedores"?

Marca solo un óvalo.

Sí

No

5. 3. En relación a su empresa, ¿ha existido alguna afectación en cuanto a esta "crisis de contenedores"? Si su respuesta anterior fue sí ¿Cómo ha afectado dicha crisis, a su empresa?

Marca solo un óvalo.

- Pagar fletes internacionales costosos.
- Volver a transportar por vía aérea
- Incremento de costos de transporte.
- No le ha afectado

6. 4. En su empresa, ¿desde cuándo se empezó la exportación de rosas via marítima en contenedores refrigerado?

Marca solo un óvalo.

- 2017
- 2018
- 2019
- Retomó la transportación aérea

7. 5. En comparativa, ¿considera usted que el transporte marítimo es más beneficioso que el aéreo? Si su respuesta anterior fue sí ¿Cuál sería la razón?

Marca solo un óvalo.

- Bajo costes
- Permite una amplia variedad de cargas: líquidos, sólidos, gaseosos, a granel, mercancías peligrosas, etc.
- No se tiene que preocupar por el peso o el volumen de la mercancía que se transporta.
- No le ha afectado

8. 6. ¿Cuál sería el número promedio de unidades de carga con temperatura controlada que exporta de mensualmente?

Marca solo un óvalo.

- 5 a 10
 10 a 15
 15 a 20
 No aplica

9. 7. Teniendo en cuenta su producción anual, ¿en qué temporada se incrementa la demanda?

Marca solo un óvalo.

- San Valentín
 Día de la mujer
 Día de la madre
 Navidad

10. 8. ¿Cree usted que la escasez de contenedores ha producido un alza en el valor del flete internacional?

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

11. 9. Durante la pandemia ocasionada por COVID-2019, ¿Qué sucedió con el nivel de producción de rosas?

Marca solo un óvalo.

- Se mantuvo igual, pero con restricciones
 Disminuyó la producción
 Se detuvo parcialmente por medidas sanitarias

12. 10. ¿Cuál su principal mercado destino en relación a la demanda de rosas?

Marca solo un óvalo.

- Estados Unidos
- Canadá
- Rusia
- Francia
- Holanda
- Otro

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios