



UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

LICENCIATURA EN GESTION DE TRANSPORTE

Análisis de la variación del precio de los fletes marítimos y su impacto en la economía ecuatoriana en el año 2021

Adrián Dario Merino Beltrán

Dr. Leonidas Villagrán

Director de Trabajo de Titulación

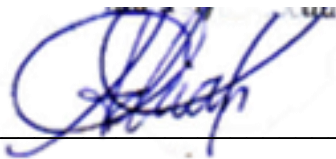
Guayaquil 1 de diciembre del 2022

DECLARACION DE AUTORIA

Yo, ADRIÁN DARIO MERINO BELTRÁN, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En caso de que la Universidad auspicie el estudio, se incluirá el siguiente párrafo:

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Adrian Dario Merino Beltran', written over a horizontal line.

Nombre y firma

RESUMEN

Ecuador es un país costero en el cual el intercambio de mercancías en su gran mayoría se da por los puertos, volviendo estos puntos muy frecuentados y canales muy importantes en el comercio internacional, por ello cualquier cambio en los mismos tiene incidencia en las actividades comerciales del país.

En el periodo 2020-2021 comenzó un periodo de demanda inusual para este sector, lo cual provocó un aumento en los valores de los productos, en este artículo analizaremos las distintas variables que provocaron el aumento en los fletes marítimos y sus consecuencias a los productos importados como también de exportación y cómo influye en el mercado ecuatoriano.

PALABRAS CLAVE mercancías, sector, fletes marítimos

ABSTRACT

Ecuador is a coastal country in which the vast majority of merchandise exchange occurs through the ports, making these points very frequented and very important channels in international trade, therefore any change in them has an impact on the commercial activities of the country.

In the 2020-2021 period, a period of unusual demand began for this sector, which caused an increase in the values of the products. In this article we will analyze the different variables that caused the increase in maritime freight and its consequences for imported products. as well as export and how it influences the Ecuadorian market.

KEYWORDS merchandise, sector, maritime freight

Objetivo general

Analizar las distintas situaciones ocurridas en el lapso 2020-2021 que tuvieron injerencia en el incremento de los fletes marítimos y la no disponibilidad de contenedores.

Objetivos específicos

Detallar como la emergencia sanitaria vivida a causa del Covid-19 provocó la congestión de las operaciones portuarias.

Indicar valores aproximados en cuanto al alza de los fletes marítimos se refiere desde el continente asiático hasta el Ecuador.

Describir la incidencia que tiene el alza en este rubro operativo para el importador como también para el exportador.

Introducción

El comercio marítimo ha sido, a través de las distintas eras de la humanidad, el sistema de comercio e intercambio más usado. Su importancia para el avance de la tecnología y globalización ha sido clave para conectar continentes distantes. La historia relativamente nueva de las Américas se basa en comercio marítimo, pues el intercambio de especies, oro, y otros tipos de materias, incluso ni el descubrimiento de la misma, hubiese sido posible del no existir sistemas de navegación en mar abierto.

La historia reciente del comercio internacional se ha visto trastocada por el problema de la covid-19, misma crisis que a pesar de no estar superada del todo, se encuentra en una etapa de reapertura comercial, e intentando volver a su época de auge. Sumado a la crisis por la covid-19, problemas de almacenaje, transporte y tarifas, hizo que los precios en un periodo considerable de

tiempo se dispararan incluso en más del 400% con respecto a meses anteriores. Ello, sin incluir aun el cierre del canal de Suez durante unos días, pues, si sumásemos la mala época en las que estas crisis se desataron, podríamos concluir que se crearon las condiciones para llamar a este lapso de tiempo como *tormenta perfecta*.

No obstante, para el caso del Ecuador en cuanto a su movimiento portuario esta refleja:

En cuanto al movimiento de carga contenerizada, los puertos ecuatorianos reflejaron un ligero incremento (importación y exportación) que pasó de 2.294.681 TEU's en el 2020 a 2.370.031 TEU's en el 2021, lo que representa un crecimiento del 3,28%. Mientras que en Toneladas Métricas (TM) creció en un 8%, pasando de 52.743.426 TM a 57.029.484 TM. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021).

El comercio global vivió un cambio por un lapso de tiempo, mismo período en el que los suministros de bioseguridad, medicamentos y tecnología vieron su producción aumentar sustancialmente. (Banco Mundial, 2020). En el caso de las exportaciones No Petroleras, distinto a lo que ocurría en el resto del mundo, en Ecuador, este rubro tuvo un incremento del 8% para el año 2020, mismo que se podría explicar por el deseo del resto de países de alimentarse mejor y de manera más natural. (Ministerio de producción, comercio exterior, inversiones y pesca, 2020).

A diferencia de otros puertos extranjeros, los puertos ecuatorianos trabajaron con mucha normalidad y regularidad, inclusive, en ocasiones, a mayores niveles que antes de la pandemia. Como lo indica (CEPAL, 2021), en los puertos extranjeros, se vivieron retrasos en las entregas, apilamiento de contenedores y problemas logísticos debido a la escasez de trabajadores portuarios; problema que no se suscitó en los puertos del Ecuador. Otros factores que podrían explicar los

retrasos, serían: aumento sin precedentes de productos de tecnología, incremento de la demanda virtual, cambio de patrones de consumo, etc.

Por esta razón, fue evidente el retraso en muchos intercambios de mercancías, y con el fin de mantener las relaciones comerciales, se optó por sobre pagar el almacenaje y transporte de mercancías, esto dado por la oferta escasa de contenedores y almacenaje, y una fuerte demanda de los mismos, dando como resultado un grave problema de escasez. Además, distintos factores se vieron inmersos en la problemática para el sector del transporte marítimo lo cual ofrece como resultado una compleja situación en cuanto a la disponibilidad de espacio para poder importar o exportar productos.

El objetivo principal de este ensayo investigativo es presentar información que demuestre la razón de ser de los aumentos en el precio de los productos importados que llegaron al país, y que esto no obedece a una cuestión de política interna, sino, que obedece a una condición de externalidades sufridas por el alza de los precios de los fletes y almacenajes del comercio marítimo internacional.

Marco Teórico

En el presente trabajo, se analiza la importancia del comercio internacional y su impacto sobre la economía ecuatoriana. Para cumplir con ello, será necesario revisar las teorías de comercio internacional desarrolladas a través de la historia de la economía, pasando por los mercantilistas y desembocando en autores como Smith y Ricardo.

La teoría mercantilista nace en Europa en el siglo XVI y mantiene vigencia durante el XVII, esta teoría basaba su tesis sobre la idea de que un país era más rico, siempre y cuando acumulara grandes cantidades de metales preciosos, y limitando la salida de dichos metales, dando como

resultado, una balanza comercial positiva frente al resto del mundo, como bien lo explica (Landreth & Collander, 2006)

El problema con dicha teoría es que, al tener un saldo de balanza comercial en superávit, provocaba serios problemas en el índice de precios, además que impedían al país obtener los beneficios del comercio internacional.

Por su parte, Adam Smith, en su libro *La riqueza de las naciones*, explica cómo un sistema de ventaja absoluta permite comprar a quien venda más barato, y así mejorar las condiciones de intercambio, maximizando las ventas para quien vende y minimizando los costos para quien adquiere el producto. Para Pérez Salazar (2006), en el pensamiento *smithiano* la mayor parte de las elecciones de los consumidores se basan en costos y beneficios absolutos

También David Ricardo hace su aporte a las teorías de comercio internacional, tomando la idea de Adam Smith y mejorándola hasta dar con el sistema de ventajas comparativas, mismo que se basa en un patrón de especialización. Este indica que no es necesario que un país busque producir una gran gama de bienes para satisfacer su demanda interna, pues solo basta con especializarse en lo que mejor sabe hacer el país y más barato le resulta, y así comerciarlo con otros países. (Landreth & Collander, 2006)

Metodología de la investigación

Varios enfoques investigativos son usados para diferentes fines. Este artículo se vale de distintas herramientas estadísticas que permiten analizar la evolución de la carga contenerizada, arribo de buques, etc. Esto, con motivos de intentar responder los motivos por los cuales los precios de los productos se vieron trastocados. Para el caso de este ensayo investigativo, se hará uso de análisis

estadístico que mostrará la tasa de variación de importaciones y exportaciones con respecto a los años estudiados.

Además de realizar un correcto y oportuno análisis cualitativo de la información que arroje nuestros cálculos. Además de ello, y para completar una investigación pertinente, procederemos a documentar algunos artículos publicados, ya sea por organismos oficiales, o fuentes de prensa con carácter serio y trayectoria reconocida.

Finalmente, se compararán los resultados obtenidos y serán sometidos a análisis para determinar el impacto que tuvo en la economía ecuatoriana.

Discusión

Un ejemplo claro del crecimiento del comercio electrónico nos lo provee [statista.com](https://www.statista.com), claras estadísticas en las cuales podemos ver un claro aumento en las ventas por comercio electrónico desde el año 2019 al 2020 el cual ascendió más de 100 billones de dólares americanos y así también al año 2021 teniendo como cifra actual en cuanto a ingresos de comercio electrónico se refiere 767.7 billones de dólares americanos

Es importante recalcar que el desarrollo que se evidencia en el transporte de mercancías tanto de importación y exportación radica en el desarrollo del comercio electrónico, este factor es muy importante a la hora de negociar y conocer las necesidades de nuestros productos que tienen distintos países, y poder a su vez abastecer dichas necesidades con los productos que se producen en nuestro país.

Es también imprescindible considerar un factor muy importante a la hora de importar o exportar y el mismo es la competitividad en el mercado, factor el cual puede verse influenciado a la baja debido a los altos costes de transporte marítimo los cuales deben ser cubiertos y por ende los

costos al producto tienden a subir y pierden competitividad a la hora de la elección del cliente final, también representa un desafío la búsqueda de contenedores, debido a la escasez de los mismos desde mediados del año 2020 lo cual desembocó en la peor crisis de disponibilidad de contenedores a la fecha. Estos factores han tenido un gran impacto en la economía ecuatoriana, desfavoreciendo a la competitividad de los exportadores.

"El actual aumento de los fletes tendrá un profundo impacto en el comercio y socavará la recuperación socioeconómica, especialmente en los países en desarrollo, hasta que las operaciones de transporte marítimo vuelvan a la normalidad", dijo la Secretaria General de la UNCTAD, Rebeca Grynspan.

Debido a esto se analizarán las distintas aristas a lo largo del ensayo, las cuales produjeron estos altos costes en el transporte marítimo, desde los cuellos de botella que existieron en los puertos debido a la alta demanda de productos y tráfico marítimo excesivo, bloqueo del canal de Suez el cual perjudicó económicamente distintos sectores productivos tanto de América Latina como del mundo, también lo es el COVID-19; por el cual los puertos vieron adoptadas medidas con el fin de minimizar los contagios y poder ejecutar los procesos de logísticas en los puertos a la capacidad fuera posible sin la limitación de los contagios, estos y más factores se vieron inmersos en un cambio nunca antes visto en el ámbito marítimo y portuario.

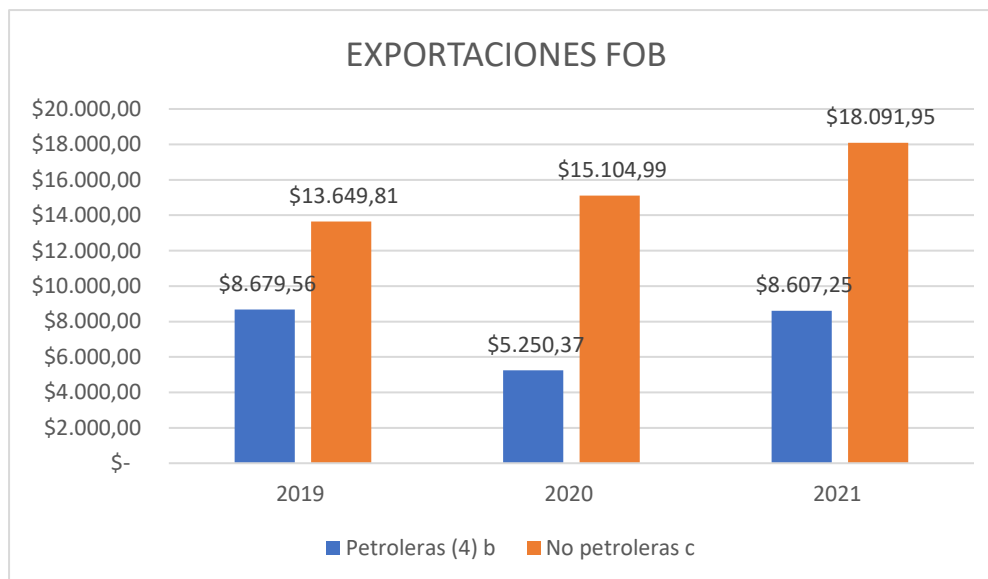
Resultados

A partir de la problemática del alza de los precios de los fletes marítimos se obtienen distintos criterios, pero existe un eje fundamental a medir en el año sobre el cual se realizará el estudio.

Una pregunta previa antes de mostrar los resultados sería: ¿Realmente existió un aumento en las exportaciones desde el Ecuador hacia el resto del mundo o se vieron afectadas las exportaciones importaciones ecuatorianas con el incremento de los fletes?

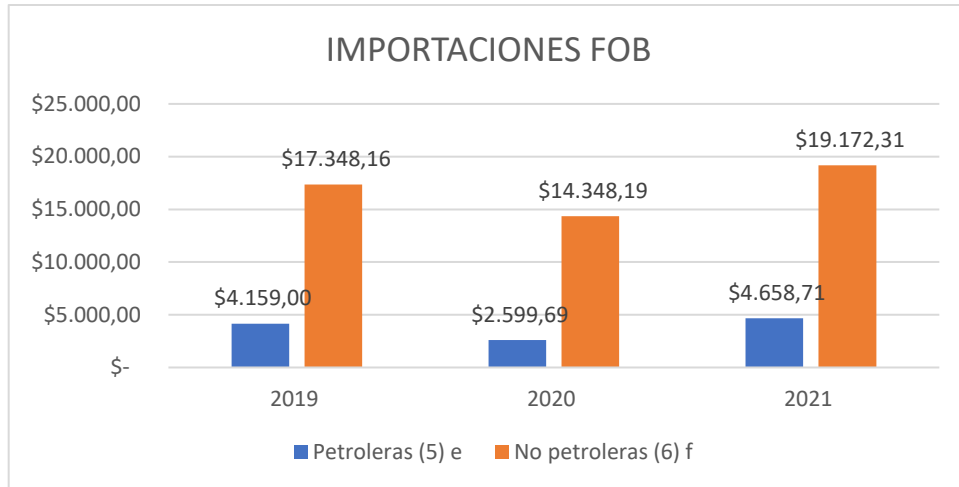
La respuesta a dicha pregunta está debidamente sostenida por los siguientes resultados:

Primero que todo, el año 2021 sí mostró un incremento algo sustancial en las exportaciones tanto petroleras como no petroleras; sin embargo, esto no implica que el acervo de los bienes comercializados sea mayor que el previo a la crisis, pues otros factores podrían explicar las razones detrás del incremento. Por ejemplo, encarecimiento de bienes por especulación, encarecimiento de los fletes, etc.



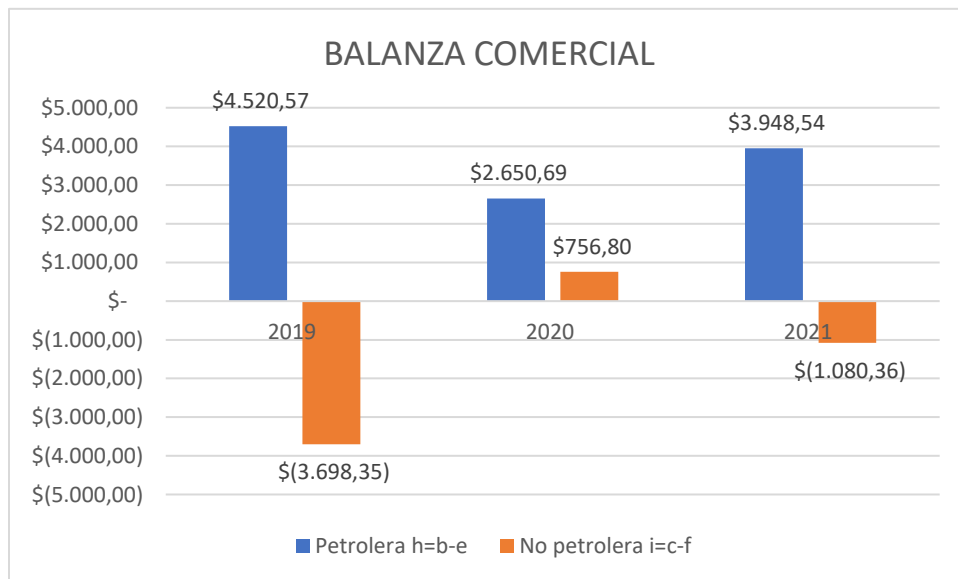
Fuente: Banco Central del Ecuador. Elaboración propia.

Tomando el año 2020 como eje para realizar el análisis pertinente, se deja entrever cómo el año 2021 presentó una gran mejora en las exportaciones, principalmente en las exportaciones petroleras, pues con respecto al año 2020, las exportaciones petroleras subieron en más de USD 3.200 millones



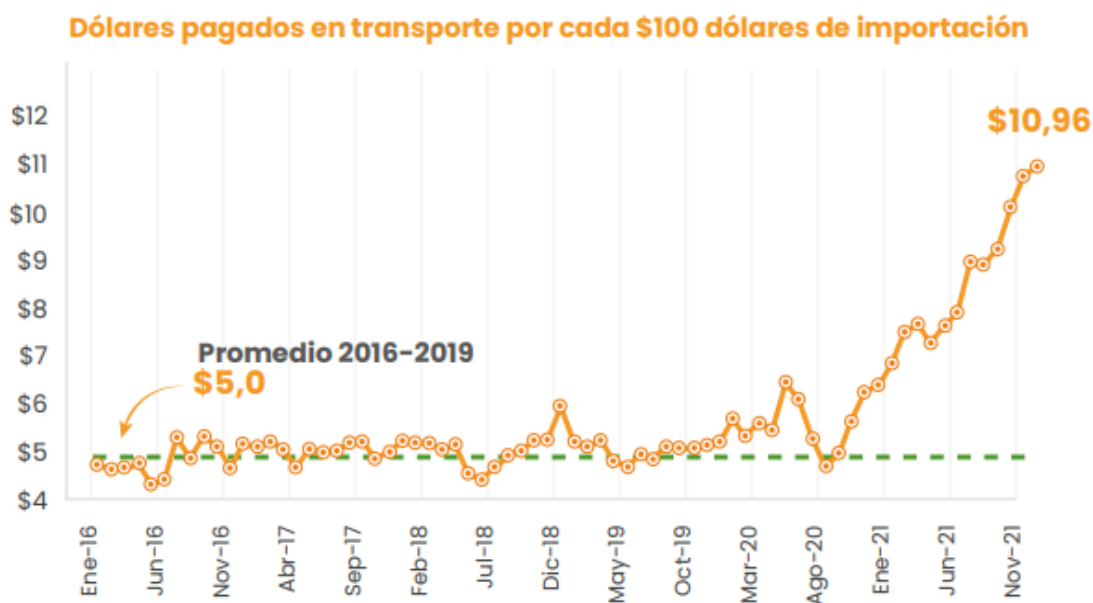
Fuente: Banco Central del Ecuador. Elaboración propia.

Al igual que con las exportaciones, las importaciones experimentaron un auge en el año 2021. Así como es visible en el gráfico anterior, las importaciones petroleras tuvieron una mejora de casi USD 2.000 millones, y las no petroleras experimentaron un crecimiento de más de USD 500 millones, demostrando así que hubo una gran mejoría en la balanza comercial en apenas el primer año de postcrisis pandémica.



Fuente: Banco Central del Ecuador. Elaboración propia.

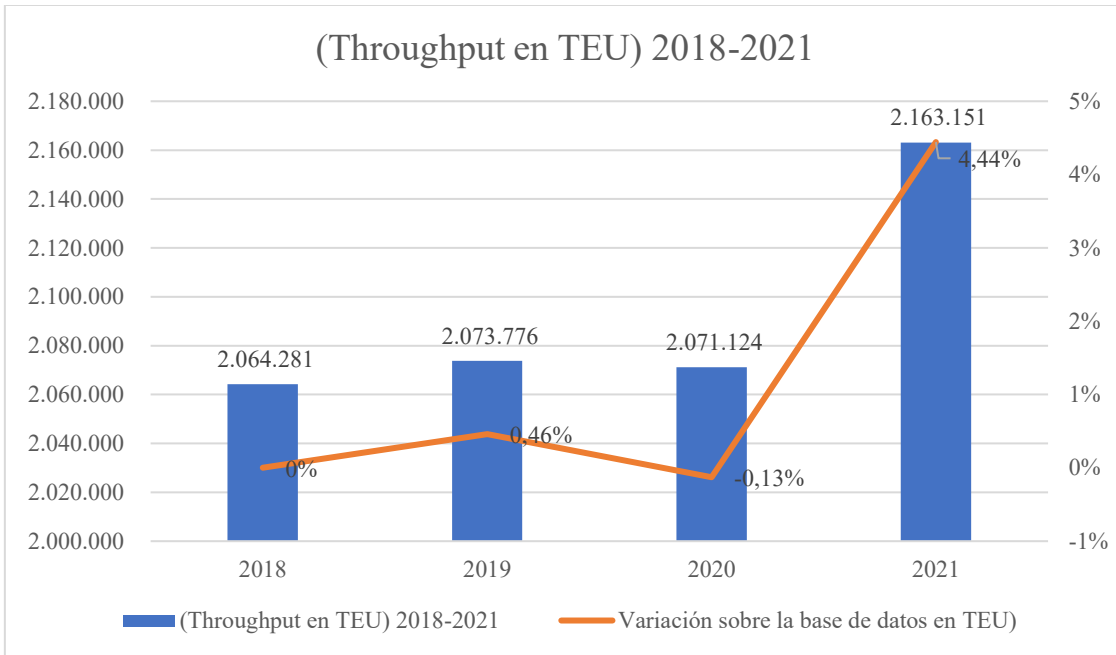
Viendo los resultados de la balanza comercial de estos tres años, se evidencia una balanza deficitaria en los productos no petroleros, denotando que los ecuatorianos importamos más de lo que exportamos en este rubro. En lo concerniente a la balanza petrolera, se vio una mejora, arrojando mejores valores que el año de pandemia; sin embargo, no iguala los valores de la precrisis.



Tomado de: FEDXPOR (2021)

Según FEDEXPOR (2021), sobre un total de \$100 de importación; el costo de transporte promedia en \$5 en el periodo 2016-2019, el valor va en alza después del segundo semestre del año 2020 manifestando este crecimiento con un valor porcentual de 117% en comparación al periodo antes mencionado, fijando en noviembre del 2021 el costo de \$10.96 en transporte por cada \$100 en importación.

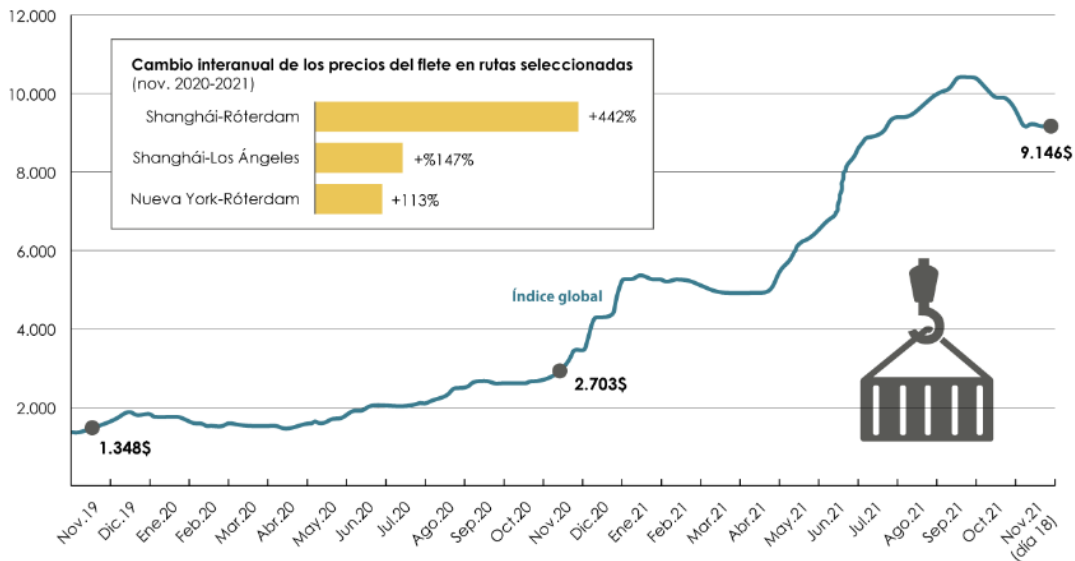
Según estimaciones de FEDEXPOR (2021), un incremento anual del 10% en costos de transporte, se traduce en una pérdida potencial aproximada de USD 110 millones al sector exportador, por lo cual se puede determinar esta situación no frenó las exportaciones del Ecuador debido al crecimiento que hubo en las mismas muy a pesar del encarecimiento de los fletes marítimos.



Elaborado por: El autor con base en el BCE.

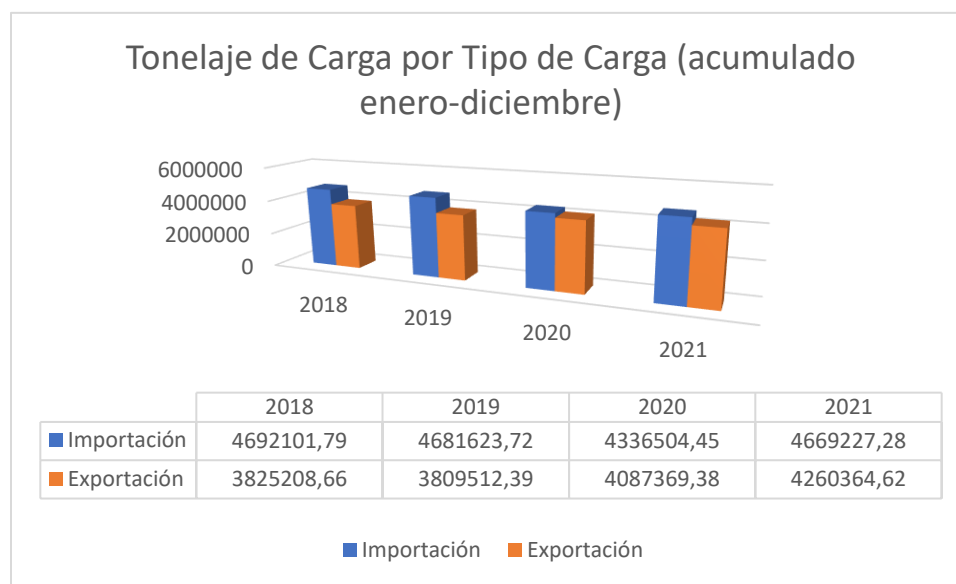
La gráfica previamente mostrada, muestra los rendimientos (Throughput) en TEU para el periodo 2018-2021, viendo una caída de rendimiento de 0.59% por ciento; sin embargo, no llega a ser significativamente grande. Para el año 2021, la tasa de variación se ubica en 4.44% demostrando una mejoría en los rendimientos.

Resultados

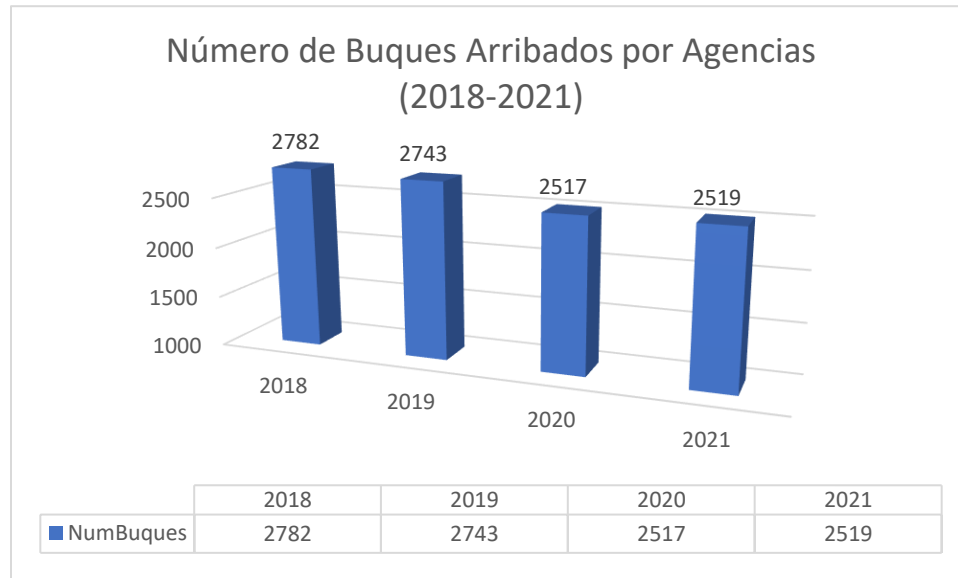


El gráfico presentado anteriormente, elaborado por Álvaro Merino (2021) y basado en [drewry.com](https://www.drewry.com), muestra la evolución del precio de los fletes en tres rutas muy transitadas. La que presenta una mayor variación con respecto al año inicial, es la ruta Shanghái-Róterdam. Esta ruta abarca aproximadamente 8100 millas náuticas y es más corta que la ruta tradicional por medio del canal de Suez. Esta ruta tuvo un incremento del 442%, mismo incremento que representó problemas para la importación y exportación de los bienes comerciales.

La tabla mostrada en el siguiente párrafo muestra el tonelaje de carga por tipo de carga, mostrando los valores totales de importación y exportación durante el periodo 2018-2021, y muestra la evolución y comportamiento del mismo, arrojando resultados no tan intuitivos, pues sería de esperarse encontrar un desvarío entre el año 2019 y 2020; sin embargo, los valores de tonelaje importados y exportados no son significativamente diferentes.



Como muestra la figura anterior, el año 2020 en temas de carga de contenedores que entran y salen del país, la disminución no fue realmente significativa, es más, el tonelaje de exportación del año 2020 superó al del año 2019 en un 7%. Por lo que la variación en la balanza comercial no se vería explicada por el tonelaje, sino, por el precio de los fletes en ese mercado.



Como logramos percibir en la figura pasada, los buques que arribaron al país en 2020 disminuyeron casi en 200 buques, disminución que no representó mayor problema para el comercio nacional.

Conclusiones

Bajo estas premisas, se concluye que el Ecuador continúa exportando de manera acertada, pues durante la pandemia y luego de atravesarla, se ha logrado mantener relativamente estable las exportaciones e importaciones, lo cual nos indica que el año 2021 está beneficiando al comercio nacional con miras a la exportación de sus productos.

El encarecimiento de los bienes importados dentro del territorio nacional no responde a un problema de control de precios ni falta de políticas públicas para mantener los precios bajos y accesibles para el común de la población. Dicho encarecimiento obedece a problemas especulativos en los fletes y almacenaje, pues, como se demuestra en los puntos anteriores, los fletes se mantuvieron casi con normalidad durante el periodo de la crisis y las cargas contenerizadas no presentaron variaciones significativas.

Como reporta el BCE (2020,2021) en sus distintas estadísticas los volúmenes de importaciones y exportaciones se han mantenido de manera estable, con ciertos movimientos propios de la oferta y demanda mundial; sin embargo, se reportan cambios en los precios de los bienes transables, mismo que provocaría desaceleración en la economía ecuatoriana vía inflación importada. En cuanto a carga contenerizada se refiere, recién en 2022 se vive una reducción debido a los distintos problemas mundiales como la guerra ruso-ucraniana.

Bibliografía:

BCE (2022). Retrieved 29 August 2022, from <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/Indices/m2036102021.htm>

El coste de los fletes marítimos sube un 40%. (2022). Retrieved 29 August 2022, from <https://www.lavanguardia.com/economia/20220404/8174188/coste-fletes-maritimos-sube-40.html>

El Orden Mundial - EOM. 2022. *La evolución del precio del transporte marítimo de mercancías en el mundo*. [online] Available at: <<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/evolucion-precio-transporte-maritimo-mercancias-mundo/>> [Accessed 29 August 2022].

La Vanguardia (2022). Retrieved 29 August 2022, from https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36201/FAL-246-WEB_es.pdf

Landreth, H., & Colander, D. (2006). *Historia del Pensamiento Económico*. España: McGRAW-HILL

MORENO -BRID, J. (2000). ROY HARROD, teórico de la dinámica económica. Obtenido de revistas.bancomext.gob:

Pérez Salazar, M. (2006). *Revista de Economía Institucional*. Revista de Economía Institucional, 263-275. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/419/41901413.pdf>

Organización Mundial del Comercio. (13 de Agosto de 2021). *Perfiles comerciales 2021*. Obtenido de wto.org: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_profiles21_s.pdf

SUNKEL, O., & PAZ, P. (1970). *EL SUBDESARROLLO LATINOAMERICANO Y LA TEORIA DEL DESARROLLO*. México: siglo veintiuno ediciones.

Trafimar . (3 de Agosto de 2020). *Tipos de contenedores (usos y dimensiones)*. Obtenido de trafimar.com.mx: <https://www.trafimar.com.mx/blog/tipos-de-contenedores-usos-y-dimensiones>.

ANEXOS

Período	EXPORTACIONES FOB (2)			IMPORTACIONES FOB (3)			BALANZA COMERCIAL			TASAS DE CRECIMIENTO (n/n-1)		ÍNDICE DE COBERTURA	ÍNDICE DE TÉRMINOS DE INTERCAMBIO (7)
	Total	Petroleras (4)	No petroleras	Total	Petroleras (5)	No petroleras (6)	Total	Petrolera	No petrolera	Exportaciones	Importaciones		
	a=b+c	b	c	d=e+f	e	f	g=a-d	h=b-e	i=c-f			j=(a/d)x100	
2019	\$22.329,38	\$ 8.679,56	\$13.649,81	\$21.507,16	\$ 4.159,00	\$17.348,16	\$ 822,22	\$ 4.520,57	\$ - 3.698,35	3,1	-2,7	103,8	95,7
2020	\$20.355,36	\$ 5.250,37	\$15.104,99	\$16.947,87	\$ 2.599,69	\$14.348,19	\$ 3.407,49	\$ 2.650,69	\$ 756,80	-8,8	-21,2	120,1	83,1
2021	\$26.699,20	\$ 8.607,25	\$18.091,95	\$23.831,02	\$ 4.658,71	\$19.172,31	\$ 2.868,18	\$ 3.948,54	\$ - 1.080,36	31,2	40,6	112,0	94,4

