



FACULTAD DE ECONOMÍA Y CIENCIAS EMPRESARIALES

TEMA:

**“RETOS QUE AFRONTA EL MERCADO MARÍTIMO ECUATORIANO EN
CONSECUENCIA A LA CRISIS ECONÓMICA DEL 2008”**

**ARTÍCULO ACADÉMICO QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO
PARA OPTAR EL TÍTULO DE INGENIERO EN
CIENCIAS EMPRESARIALES**

Autor

CARLOS EDUARDO MORALES VELARDE

Tutor

SEGUNDO FABIÁN VILEMA ESCUDERO

SAMBORONDÓN, ABRIL 2014

**“Retos que Afronta el Mercado Marítimo Ecuatoriano en consecuencia a
la Crisis Económica del 2008”**

Carlos Eduardo Morales Velarde

Resumen

La crisis económica del 2008 generó pérdidas mundiales en todos los sectores, el sector marítimo no fue la excepción ya que desencadenó problemas en la transportación entre los diferentes países involucrados. El objetivo de esta investigación, es medir los efectos que ha tenido la crisis económica del 2008 en el sector marítimo Ecuatoriano y a su vez conocer las alternativas posibles para enfrentar esta situación. A través de encuestas de percepción a uno de los diferentes actores del sector marítimo, se intenta cuantificar los factores que han generado una baja en esta actividad tomando en cuenta que la carga de contenedores es la más utilizada en la actualidad. Los resultados muestran que se obtuvo una pequeña disminución en el transporte por factores como el aumento de las tasas portuarias y los problemas de financiamiento para desarrollar el negocio naviero. Finalmente, es necesario optar por recursos tecnológicos que ayudan a mejorar la logística de este servicio que por años ha sido fundamental para el desarrollo del país.

Abstract

The economic crisis of 2008 generated global losses in all sectors, the maritime sector is no exception and triggering problems in transportation between the different

countries involved. The objective of this research is to measure the effects it has had the economic crisis of 2008 in the Ecuadorian maritime sector and in turn know the alternatives to address this situation. Through surveys of perception of the different actors in the maritime sector, attempts to quantify the factors that have led to a decline in this activity considering that the cargo container is the most used nowadays. The results show that a small decrease in transport was obtained by factors such as increased port charges and problems of funding to develop the shipping business. Finally, you need to opt for technological resources that help improve the logistics of this service for years have been fundamental to the development of the country.

Palabras claves

Crisis económica, balanza comercial, sector marítimo, comercio, puertos.

Keywords

Economic crisis, trade balance, maritime, trade, ports.

Introducción

En la historia de la crisis económica mundial, muchos de los sistemas financieros han colapsado debido a la falta de precaución del manejo de los recursos debido a un mal funcionamiento ordinario en el sistema. Durante la gran crisis económica de 1929, se mantuvo una depresión moderada a causa de las enormes pérdidas que se originaron a raíz de la Segunda Guerra Mundial. Luego de pasar momentos de tensión, en los años setenta, la crisis determinó un punto de inflexión. Como resultado, múltiples actos de inestabilidad económica aparecieron periódicamente en las últimas cuatro décadas siguientes. Estos duros momentos, han tenido un lapso corto de recuperación hasta llegar al 2008 en donde lograron desestabilizar fuertemente los mercados internacionales. (Rapoporty & Brenta, 2010)

La crisis económica mundial ha sido uno de los puntos más discutidos desde el 2008, año en que fue su origen y ha causado grandes repercusiones en el sistema económico. Muchos economistas se encontraron con la incertidumbre de como buscar alternativas para salir adelante por el impacto en la demanda agregada, el colapso de los mercados sostenibles y las limitaciones de financiamiento dentro del entorno empresarial. (Craciun & Ochea, 2014)

En el inicio de la crisis económica del 2008, se indica que los principales autores de este conflicto fueron las instituciones financieras estadounidenses por su poca eficiencia en el manejo de los fondos como resultado de su inestabilidad comercial. (Rapoport & Gerts, 2010)

Actualmente el comercio a nivel global corresponde a un tercio del transporte marítimo (Marítima, 2010). Con esta frase, se puede notar la importancia del sector dentro de los negocios que cotizan en los mercados internacionales.

En el transporte marítimo, el desarrollo es acorde a las exigencias que demandan los clientes ante el volumen y la capacidad de las infraestructuras en los puertos para ofrecer este servicio. Existen tendencias económicas que indican que a mayor volumen de transportar carga, es posible ofrecer bajos costos buscando ser más competitivos ante la competencia. En segundo lugar, es importante rescatar el desarrollo tecnológico que tiene como objetivo dar una mayor productividad y eficiencia así como reducir el impacto ambiental. (Varsami & Gheorghe, 2006)

Se indica que el mercado marítimo ha sido un importante proveedor de servicios ante la economía global y que ha presentado a mediano plazo, situaciones graves a raíz de la crisis financiera del 2008 donde se muestran ciertas debilidades comerciales que han impedido su proyección en el mercado mundial.

Como resultado de la crisis, desde el 2009 el tráfico marítimo ha reducido un volumen del 13% en América Latina y el Caribe. En cuanto a la producción de los servicios comerciales, los resultados muestran que para el sector han sido los peores años (Sánchez & Gabriel, 2009). Como consecuencia, no sólo el servicio de transporte marítimo está afectado muy seriamente sino también la actividad portuaria de cada país. Existe un ciclo marítimo que ha sido desestimado al momento de enfocarse en las actividades empresariales, esto debido a la falta de estudios y conocimiento por parte de las empresas que recurren al servicio de transporte de carga. La crisis presenta una

desestabilidad económica entre la demanda y oferta que implica la variación simultánea de los precios en los fletes (Sánchez & Gabriel, 2009).

Sin embargo, a razón de que el comercio ha incrementado su volumen, este ha generado una fuerte compensación que ha provocado una mayor demanda en el servicio de transporte, conllevando así, a que estos efectos sean analizados frente esta crisis, mediante indicadores de prevención. Se espera una recuperación del sector que aún es incompleta (CEPAL, 2010).

Según la novena edición del foro de *Panama Maritime* se comenta que: “La cancelación de contratos de construcción de buques mercantes y el drástico descenso en los fletes marítimos, luego de décadas de auge, hacen temer a los expertos que el sector naufrague ante el impacto de la crisis económica mundial” (Maritime, 2013, pág. 1). Otro de los factores principales para la crisis en este mercado fue la caída del consumo por la cancelación masiva de los pedidos a importar y exportar (El Economista, 2009).

Dentro de este negocio, existe información sobre la reducción de la velocidad durante el recorrido de los barcos disponibles actualmente ya que se presenta como método provisional de los propios armadores para reducir el impacto de la oferta y tener un efecto de incremento en el precio de los fletes. De esta manera, hacen que exista menos barcos activos alterando la logística del servicio hasta buscar soluciones a corto plazo (Hucky, 2010).

A futuro, este sector se juega un papel muy importante ya que además de las alternativas que se aplican últimamente para disminuir el riesgo, se estudia y se considera la construcción de nuevas y más grandes embarcaciones que ayuden a mejorar la

transportación manejando grandes volúmenes de carga de modo que los puertos que reciben estos medios fluviales, deben de estar aptos mediante infraestructura y tecnología para responder a la demanda que se presenta y responder a las exigencias mundiales que buscan captar mercados competitivos como resultado de un avance sostenido con visión internacional (Iturbe, 2011).

Cabe mencionar que, los países pequeños son los que mayormente se ven afectados, ya que como consecuencia de la constante lucha contra los puertos principales, han perdido mayor participación en el mercado a causa de la deficiencia de sus instalaciones y poco soporte tecnológico que pone a prueba al momento de ofrecer un servicio que no es altamente eficiente contra la competencia (Sánchez & Gabriel, 2009).

En nuestro país, el sector marítimo ha sido uno de los logros más importantes en los últimos años, nuestra ubicación geográfica es privilegiada ya que podemos tener la oportunidad de explotar el mercado del transporte de bienes hacia otros destinos. Los datos dan a conocer que el transporte por barco en el país promueve el 81,5% del comercio mundial considerado de vital importancia para el desarrollo local (Logacho, 2013). A esto, se suma la importancia de contar con cuatro de los puertos más importantes en el país: El puerto de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar. Cada puerto se constituye por ser un punto fuerte en sus actividades comerciales. Dependiendo de la zona costera y el calado que cuentan para recibir las naves, el puerto de Manta tiene la capacidad de recibir embarcaciones más grandes en comparación a los otros puertos y hasta cruceros gracias al calado de gran volumen.

Durante el 2008, el país tuvo una considerable caída en el comercio exterior en el servicio de carga por contenedores y de toneladas por carga suelta afectando las operaciones de logística por las naves que dejaron de cumplir con sus rutas frecuentes evidenciando un tiempo mayor a los días de tránsito establecidos. Esto ha causado un malestar en los clientes que deseaban competir en el mercado por el producto a importar o exportar. En ese tiempo, los puertos no tenían un movimiento de carga mayor al que existe en la actualidad. Muchas de las empresas optaron por elegir otros destinos que generen menos gastos en puertos no muy frecuentes para mantener el servicio en el país. Es así como surgieron los nuevos puertos, antes pequeños por su infraestructura pero en los últimos años, ha logrado superar esa crisis con ayuda del estado para financiar obras en mejoras continuas.

Es así que uno de los puntos importantes a rescatar, es que el estado ha decidido intervenir fuertemente para impulsar la inversión de los puertos principales del país ya que el acceso por esta vía, es el medio de las principales negociaciones comerciales para ofrecer volúmenes tanto de bienes de consumo, materias primas y bienes de capital importado. Sin embargo, no son aptos para manejar grandes embarcaciones que manejan volúmenes de carga insuperables contra la infraestructura que se cuenta en la actualidad (Diario Hoy, 2013).

Debido a los cambios que se están generando en la región a pesar de haber obtenido un decrecimiento en los volúmenes de carga, el potencial que tiene nuestro país no ha sido aprovechado completamente. Existe la necesidad de fortalecer el sector no solamente marítimo sino portuario incentivando y fortaleciendo los convenios

comerciales entre las agencias que ofrecen el servicio y los puertos que preparan las operaciones de este negocio.

El sector ecuatoriano necesita capacitarse en procesos logísticos y de comercio exterior. Los nuevos equipos tecnológicos, la competitividad y la globalización son factores fundamentales a tratar ya que es preciso mencionar que se necesita dar un mayor enfoque en las alianzas estratégicas e innovaciones. Es importante mencionar que se ha esperado lograr un convenio con el estado para lograr mejorar los calados en los puertos de mayor importancia en el país a vísperas de la ampliación del canal de Panamá (El Universo, 2011).

Para terminar, la presente investigación se plantea determinar cuál es la percepción que se espera en la actualidad debido a los problemas que se originaron luego de la crisis económica del 2008. Analizar los principales factores que están involucrados y a su vez conocer cuál sería determinante para asumir la responsabilidad que demanda este sector. Para este estudio se realizó encuestas tratando temas específicos a un número determinado de la muestra.

Esta investigación es importante porque tiene como objetivo brindar un aporte netamente económico y comercial para incentivar y fomentar la actividad marítima en el país. El trabajo empieza por la fundamentación teórica el cual muestra los antecedentes de la crisis económica, su origen e historia del pasado. Así como también la modalidad del servicio de transporte, las teorías de los conceptos que se presentan van acorde al tema propuesto. En la metodología, se define el diseño de la investigación, el proceso con el que se seleccionan las variables y técnicas a utilizar en el mismo. Luego se presentan

los resultados obtenidos mediante gráficos para su debido análisis. Finalmente, en las conclusiones, se puede observar una interpretación de lo que contamos en la actualidad y con inversión, poder salir adelante con buenas alternativas con rumbo a un mejor futuro para todos los ecuatorianos.

Fundamentación Teórica

Para poder comprender los conceptos básicos que han sido expuestos en este trabajo de titulación, se mostrará a continuación varias reseñas que han servido de soporte para el desarrollo del contenido del mismo y que ayudarán también a determinar las causas que ya han sido mencionadas anteriormente.

Crisis Económica

En el siguiente concepto a tratar sobre la crisis económica, la palabra crisis en la década de los 30, se originó en el lenguaje de los médicos para determinar una convalecencia o agravamiento de una situación presentada en determinando momento. El mismo, fue utilizado en Grecia y desde ese entonces existen varios tipos de crisis que uno puede conocer en la actualidad (Primo, s.f.).

En el origen de la crisis, se determina la causa mediante una inestabilidad económica en el sistema interno de un país. El desequilibrio entre la oferta y demanda que no han logrado fijarse en un nivel aceptable para la economía y que por el manejo irresponsable de los sectores involucrados, se manifiesta con urgencia ante un desbalance

en la producción de un mercados y esto finalmente afecta a los negocios nacionales e internacionales (Rivarola, 2013).

A raíz del origen de esta crisis que fue mundial, se generaron muchas controversias y consecuencias. “Trastocó el desempeño de las economías y puso en duda paradigmas que habían orientado la política económica en la mayoría de los países” (Rosenthal, 2010, pág. 1).

Además, bajos los criterios del economista Hyman Minsky, “la ocurrencia de una crisis financiera internacional, siempre es precedida por una fase de auge económico y financiero, caracterizada por un aumento de la confianza y de la visión optimista” (Cipoletta & Ricardo, 2010, pág. 1).

Por otro lado, tenemos que tomar en cuenta que el eje de este tema, está basado sobre un mercado específico y que es uno de los más importantes a nivel mundial para el comercio de todos los tiempos.

La economía mundial se ha visto afectada seriamente debido a la crisis ocasionada desde el 2008. “La crisis actual sirve de ejemplo del comportamiento tradicional de los mercados marítimos respecto de la planificación de la flota” (Sánchez & Gabriel, 2009, pág. 1). No obstante, el sector marítimo mantuvo una secuencia con altibajos que se vieron afectados y profundizaron el daño, como resultado, presentándose el ciclo marítimo con intensidad que determinó limitaciones en las transacciones. Por lo tanto, es necesario conocer y entender los fundamentos necesarios de su desempeño bajo

investigaciones de mercado para avanzar con las propuestas de lo que se quiere llegar a cumplir en un plazo determinado (Sánchez, 2013).

La Economía en el Transporte Marítimo

En los últimos años, a diferencia de otros sectores de gran importancia para el comercio, el transporte marítimo es uno de los principales servicios que busca el comerciante para el traslado de productos a precios más bajos y convenientes (Ventura, 2012).

También podemos acotar que el traslado de la mercancía en grandes volúmenes, permite al transporte fluvial ser el pionero en servicio en comparación a otros sectores menos involucrados (Cuéntame, 2005).

Dentro de una economía globalizada, la industria gigante de la marítima logra obtener resultados en un 90% para el comercio mundial siendo importante para el movimiento de los mercados (International Chamber of Shipping, s.f.). A su vez, con la buena oferta y competitividad que muestran las navieras, la misma abarca casi la totalidad de la demanda en servicio de transporte logrando cifras inalcanzables que superan los trillones de dólares (Bellardi, 2008).

Muchos intervienen en el desarrollo fluvial creando una cadena de relación y mutuo apoyo que representan un mercado formalizado no sólo por quienes lo conforman, sino también, precios del flete que atraen muchas veces al productor (Merida, 2011).

“El sector marítimo y portuario siempre resultó afectado por las crisis internacionales, en mayor o menor medida; como se verá, se trata de un sector muy sensible a las crisis” (González, 2009, pág. 1).

“El año 2009 fue sombrío para los fletes en los subsectores de buques tanque y al granel como los buques de línea. La profundización de la crisis financiera mundial afectó gravemente la demanda de productos básicos y mercancías. Para fines de 2009, los fletes se habían recuperado en todos los subsectores desde sus niveles mínimos, pese a lo cual permanecieron considerablemente por debajo de los niveles de 2008” (Merida, 2011, pág. 1).

“La economía, el comercio y el transporte son una trilogía, a momentos indisoluble, pues la economía tiene que ver con la producción de bienes de consumo y su distribución, lo cual implica el transporte de los bienes y su comercialización” (Sigcha, 2008, pág. 1).

Otro comentario importante dato que podemos presenciar es que la crisis ha generado un problema muy severo que ha frenado el consumo internacional y ha logrado causar una inestabilidad en las importaciones y exportaciones. Muchas de las empresas involucradas han optado por acostumbrarse a trabajar bajo la disminución del servicio y con estudios, elaborar planes estratégicos que promuevan la continuidad de la demanda (González, 2009).

“El sector marítimo es de crucial importancia en términos de desarrollo social y económico, y ofrece excelentes oportunidades de empleo y carrera en todo el mundo” (Wind Rose Network, s.f.).

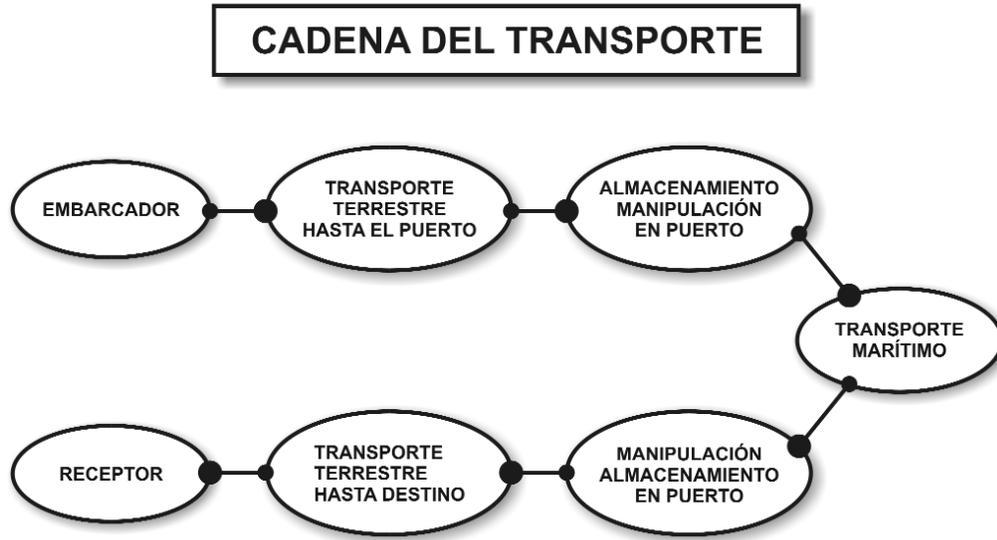
En el 2010 la situación financiera mejoró en cierta parte, pero al ser todavía vulnerable a los diversos cambios que se generan en la economía de los mercados, se logra presenciar problemas en la deuda externa de los países y sus austeridades fiscales que se enfrentan anualmente por rescatar los intereses públicos y privados de este importante servicio (UNCTAD, 2011).

Uno de los factores importantes a destacar ha sido el incremento del petróleo. Esto ha hecho que las compañías de este importante sector, transformen sus ganancias en pérdidas anuales en comparación con el año anterior. Como resultado a los altos costos del combustible y la oferta de los buques, las empresas han optado por disminuir las frecuencias de los viajes para ahorrar el consumo y así regular los días de tránsito (The Economist, 2012)

El Mercado en el Transporte Marítimo

Para que un proceso se lleve a cabo dentro de este mercado, es importante interpretar primero el siguiente cuadro para tener una idea de cómo se realiza este servicio alrededor del mundo.

Figura 1. Esquema de funcionamiento de la cadena del transporte.



Fuente: Calidad y competitividad en los puertos. Integración de los servicios portuarios y marítimos.

Para empezar con este diagrama, el embarcador o exportador, es quien solicita la carga a la agencia naviera o también a las consolidadoras de carga que puedan ofrecer tarifas más competitivas entre la competencia. El servicio de transporte terrestre, más conocido como “inland” es realizado tanto como por el propio cliente como también lo puede solicitar a la empresa con quién va a cargar. Para seguir, el terminal se encarga de cobrar todos los rubros que corresponden a el almacenamiento de la carga y las operaciones que realizan para embarcar o descargar la mercadería. Finalmente, en una vez toda la carga de la empresa quién se hace responsable por la transportación a sus diferentes puertos, es enviada al cliente final o consignatario que recibirá el producto en destino.

Dentro de este mercado, podemos apreciar también el círculo de las entidades que están involucradas en esta actividad comercial.

Figura 2: Esquema de aplicación de mejora continua.



Fuente: Calidad y competitividad en los puertos. Integración de los servicios portuarios y marítimos.

Los Armadores que son los dueños de las naves, cuentan con la ayuda de las agencias navieras para coordinar el transporte en el país. Estas agencias que ofrecen el servicio a los clientes, cuentan con su equipo de trabajo para hacer posible el envío de carga por mar. Otro conjunto que actúa al momento de operar las naves dentro de los recintos portuarios son los amarradores, remolcadores, los prácticos y los estibadores. Ellos realizan trabajos específicos que demandan mucha importancia al momento de dirigir la operación y que es de mucha responsabilidad tomar las medidas necesarias para

realizar un trabajo eficiente. El puerto es la terminal de estadía de estos buques, cada mercado tiene sus diferentes puertos, ya sean principales o secundarios y generalmente ofrecen un servicio todos los días del año.

El Mercado de los Fletes

El mercado de los fletes se relaciona netamente con la oferta y la demanda en base a las variables relacionadas dentro de un comercio marítimo a nivel internacional. En primer lugar, para tomar en cuenta las probabilidades de riesgo que se toman, es necesario decir que se ve afectada la capacidad disponible que tienen las compañías que ofrecen el servicio en toneladas de peso. Como segundo lugar, está el ciclo del comercio marítimo que ha tenido altibajos notables dentro de los últimos años. Posterior a esto, encontramos el precio del producto en el mercado internacional; con esto se da a conocer la importancia que tienen los fletes para aceptar o no las condiciones al momento de cerrar la carga y por último tenemos el incremento en el volumen a cambio de un menor costo como condición a mantener en flota. Todo esto, conlleva a calcular las relaciones que dependen del mercado de fletes (Freire & González, 2003).

Foto 1: Actividad portuaria



Fuente: Influencia de la globalización en la actividad marítimo-portuaria de América Latina y del Caribe

El análisis que se lleva a cabo permite visualizar la evolución de los fletes desde los años setenta. En el cual, dos de los más importantes productos de comercio como el petróleo y la carga seca, fueron el eje fundamental para un incremento a vísperas de los años ochenta. Pero luego de esa época, los valores sufrieron un cambio inesperado que los fletes se vieron obligados a rematar ante la producción. Sin embargo, para un mejor detalle de lo expuesto, es necesario enfatizar entre los diferentes tipos de buques que existen tanto como por contenedores o carga al granel, los productos que son transportados en los diferentes tipos de contenedores ya sean productos secos o que necesitan refrigeración y sobre todo las rutas que se ofrecen en el mercado como el

europeo o el asiático que son de mayor demanda para el cliente (Freire & González, 2003).

Metodología

Acorde a lo presentado, se da a conocer un análisis en base a los resultados de los encuestados que determinarán y reflejarán las medidas que se han tomado para combatir las falencias del mercado que se ha visto afectada por la última crisis dada. Existen muchos factores que causan una variación en el flujo del comercio y que repercuten en la caída del servicio de transporte por mar.

Para detallar las variables presentadas, se tomará en cuenta todos los criterios importantes que lograr medir esta situación. En estos años donde el mercado ha sido volátil, se ha generado una limitación en las importaciones y exportaciones que conllevan a un exceso en la flota marítima y a su vez, ponen en riesgo el servicio de transporte que ofrecen las empresas involucradas en el sector. Debido a la poca demanda y la sobre oferta, ha causado una disminución en el volumen de carga ya sea en la categoría de contenedores o al granel casi al igual de proporciones en consecuencia de los bajos niveles de producción en la industria enfocado generalmente en los productos básicos y de mercancía. También podemos acotar que la falta de disponibilidad para el financiamiento para el comercio y las faltas de crédito que otorga el sector bancario a los productores afecta directamente a la dinámica del mercado y el poco interés en el consumo. Como resultado, al obtener la oportunidad de aceptar el traslado de las

mercaderías vía marítima, las empresas a conveniencia como apoyo a la sostenibilidad del comercio, imponen los valores en los fletes que serán negociados y poco de acuerdo por su incremento.

El en presente modelo se utilizará diversos tipos de investigación que ayudarán a determinar las variables planteadas previamente en este tema. Podemos mencionar que en cuanto al aspecto histórico, se tomará en consideración la crisis económica analizando los eventos del pasado que afectó las transacciones en el comercio del día a día. Por otro lado, podemos mencionar el aspecto documental la cual es de suma importancia para tratar los temas de estudios presentados bajo una investigación escrita y obtener un análisis de las variaciones que presentó el mercado a causa del problema. Como resultado, logramos recopilar información necesaria y mediante el tipo de investigación explicativa damos razones y argumentos para explicar los hechos suscitados que modificaron el modelo de negocio y alteraron el servicio que por muchos años ha llamado la atención por crear una alta demanda.

El diseño de investigación que se planteará en el presente proyecto es de carácter cualitativo exploratorio (encuestas) ya que se determinará mediante el análisis estadístico, con apoyo del programa *SPPSS Estadistics*, determinar los factores que se han visto afectados por la crisis y además el efecto que ha producido esta importante causa.

Debido al alcance del tema que se presenta, el recurso a implementar irá enfocado y dirigido a los empleados que ocupan los diferentes cargos que están involucrados y cuyos perfiles se desarrollan diariamente a través de una de las empresas del sector marítimo. Una de las metodologías que se planteará para llevar a cabo el respectivo

estudio de mercado será mediante el recurso de la encuesta a través de preguntas objetivas, en base a un muestreo probabilístico aleatorio simple que se identificará a través del recurso de la muestra de población finita dentro de un número determinado de encuestados. Por consecuencia, se estima un nivel de confianza del 70% como su probabilidad de la selección de la muestra del 0,3 y un error estimado del 6%

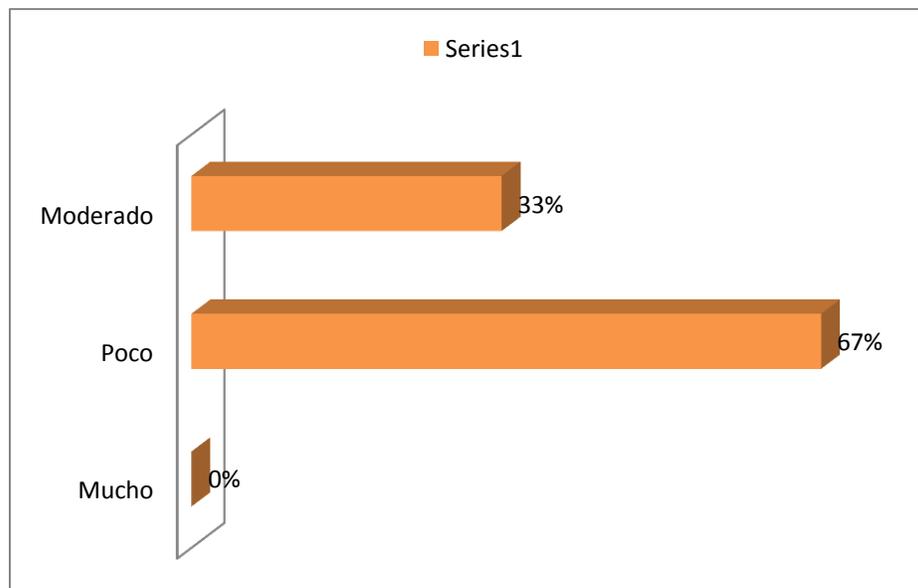
Análisis de Resultados

El objetivo principal de esta investigación es medir el impacto que ha causado la crisis en este importante sector que por muchos años, ha revolucionado el comercio internacional. Buscar fuentes necesarias para crear nuevas estrategias y sacar adelante este tipo de transporte que siempre ha estado consolidado como uno de los más importantes a nivel mundial.

Las encuestas han sido realizadas durante la presente investigación en la ciudad de Guayaquil, Ecuador. Las personas que fueron seleccionadas, son profesionales que mantienen un rango de edad entre los 20 y 60 años que laboran en la Agencia Naviera Citikold S.A. y registrada por la Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), cuyos perfiles y actividades profesionales de desarrollo se encuentren relacionados y vinculados al tema que se propone. Las entrevistas fueron realizadas tanto a hombres y mujeres para obtener respuestas aleatorias y cercanas a la realidad. El tamaño de la muestra es de 15 personas. Además, se ha utilizado el recurso del internet como medio indispensable para llevar a cabo lo propuesto.

En el siguiente Gráfico No.1, muchas de las personas que se preguntaron, a pesar de que están dentro del medio de las empresas navieras, no consideran que la crisis haya afectado en grandes proporciones tomando en cuenta que el servicio se ha mantenido a pesar de las irregularidades presentadas.

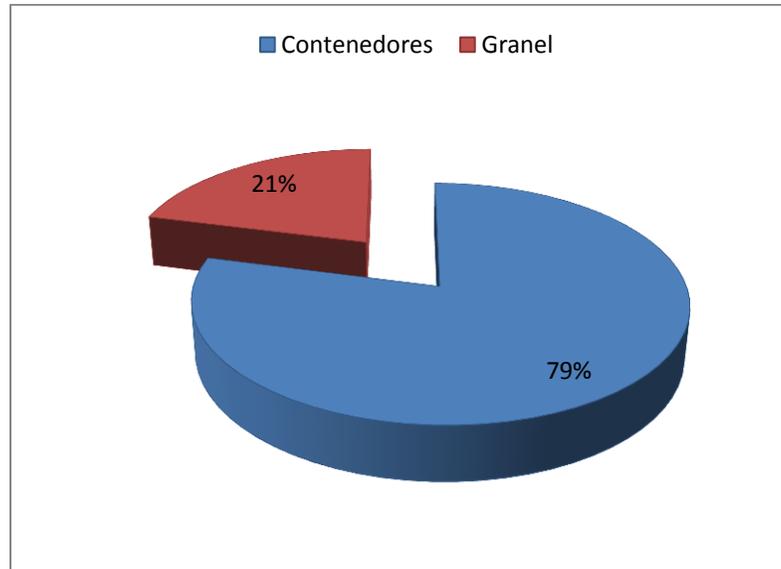
Gráfico No. 1: ¿Qué conocimiento tiene sobre la caída del servicio de transporte marítimo en los últimos años?



Fuente: Elaboración propia

Se puede notar en el Gráfico No. 2 ampliamente que el mercado principal, está dirigido al medio de transporte de productos por tipo de contenedor siendo uno de los más importantes a elegir hasta la fecha.

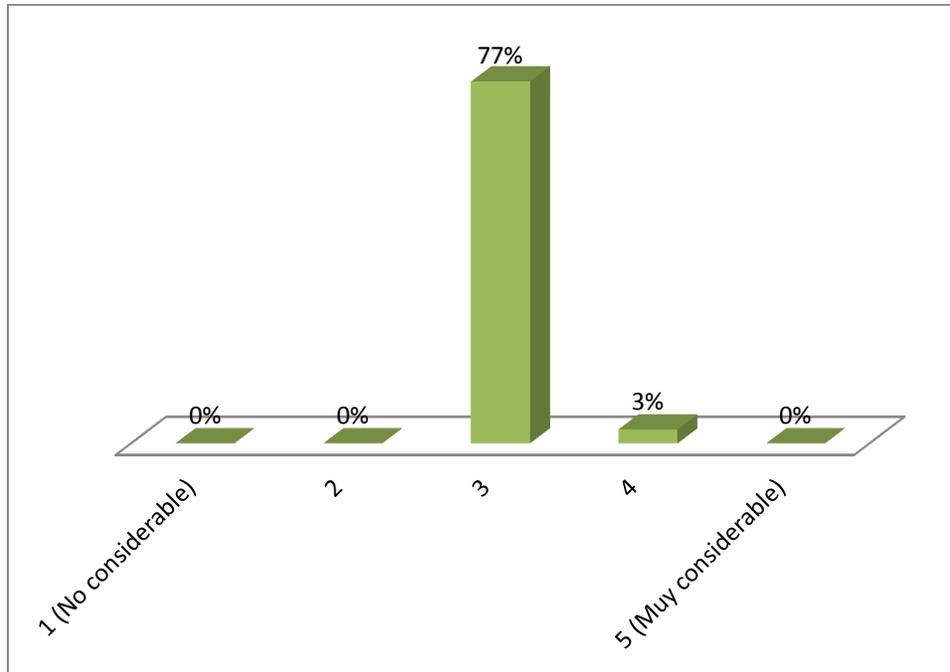
Gráfico No. 2: En su criterio, indicar cual tipo de transporte por barco ha afectado en mayor cantidad



Fuente: Elaboración propia

En consecuencia de preguntas anteriores, podemos acotar y mostrar en el Gráfico No. 3 que a pesar de los registros de caída en muchos de los países que se han visto afectados, los resultados comentan que no ha sido muy devastador pero sin embargo tampoco ha sido fácil cubrir los espacios que por muchos años han sido demandados.

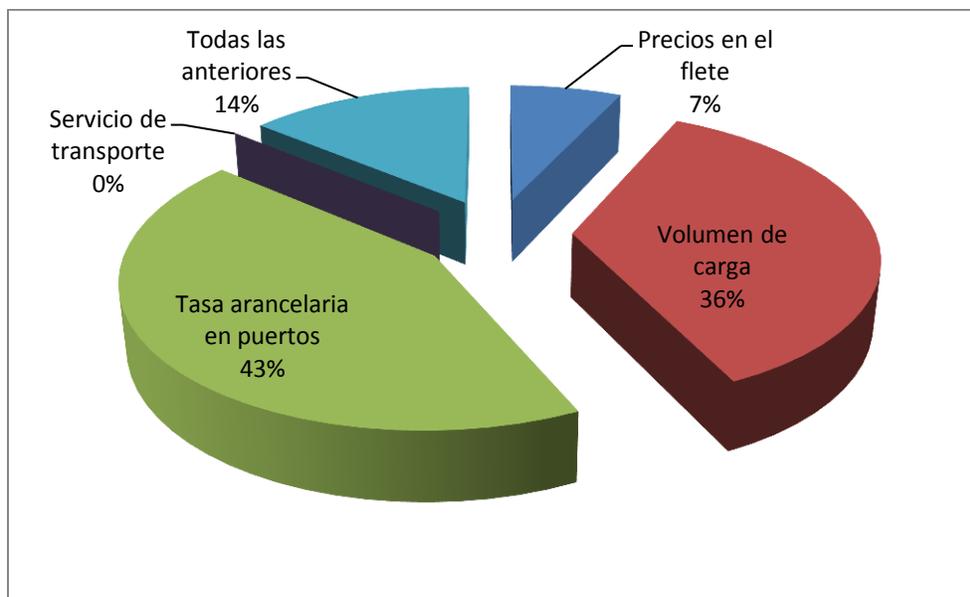
Gráfico No. 3: ¿En qué grado de importancia se vio afectado el transporte marítimo por el comportamiento desfavorable en el mercado?



Fuente: Elaboración propia

Podemos decir que el próximo cuadro del Gráfico No. 4 es muy informativo ya que se puede observar las variables propuestas de las cuales generó el mayor impacto en el comercio teniendo como resultado las tasas impuestas por los terminales portuarios que fijan a las empresas y obligan a pagar cantidades valiosas por cada vez en el uso de las instalaciones.

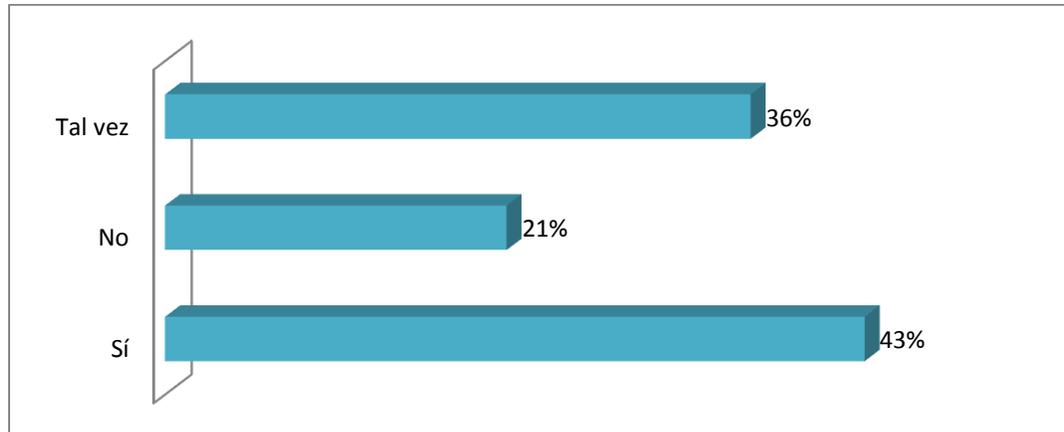
Gráfico No. 4: Seleccione el factor que considere más importante del cual tuvo el mayor impacto en el negocio a raíz de la crisis



Fuente: Elaboración propia

El gran problema originado de la crisis que tomó por sorpresa al sector bancario, creó dificultades para el acceso a las cartas de crédito y el financiamiento de los productores que muy probablemente en la mayoría de los casos se vio afectado a la importación o exportación de un producto como muestran los resultados del Gráfico No. 5.

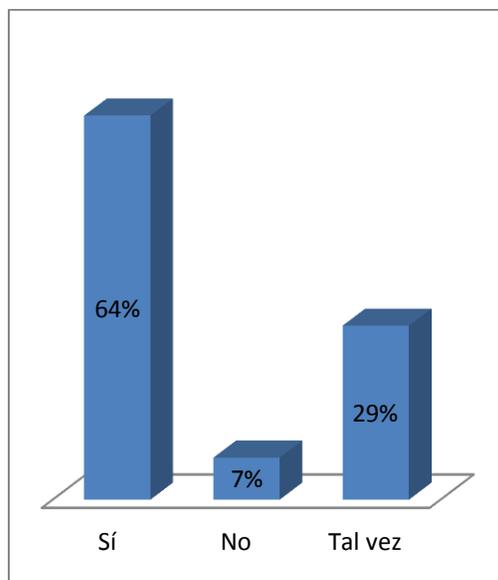
**Gráfico No. 5: ¿Considera que ha habido menor disponibilidad de
financiamiento para el comercio en este sector?**



Fuente: Elaboración propia

Avanzando con el Gráfico No. 6, se ha realizado investigaciones de los mercados partícipes de este medio de transporte, podemos decir que tanto como los pequeños puertos y los principales de este medio, se han visto perjudicados en gran o menor proporción.

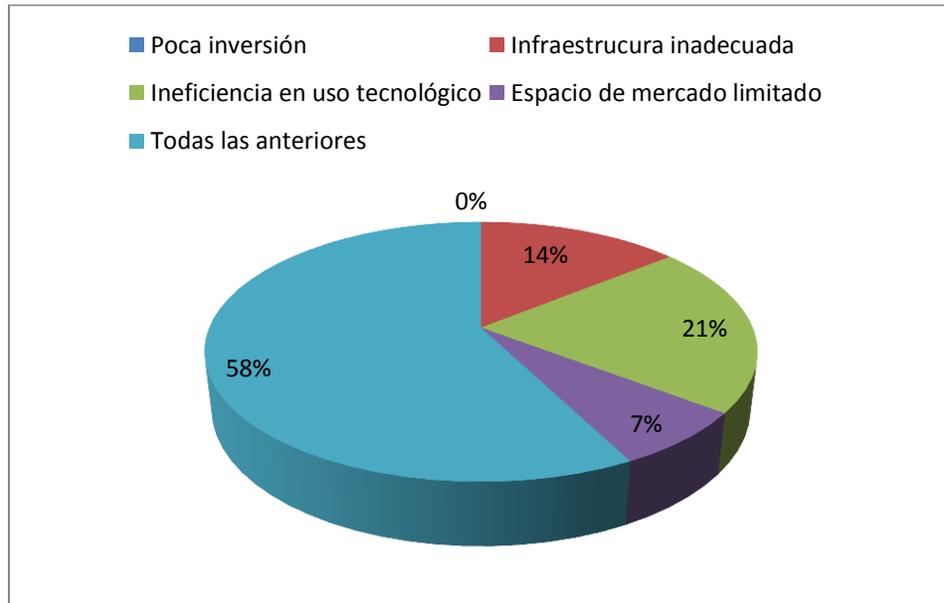
Gráfico No. 6: ¿Piensa que los puertos de menor escala se vieron igual de afectados que los puertos principales?



Fuente: Elaboración propia

La mayoría de las variables presentadas a continuación en el Gráfico No. 7, muestra las principales dificultades que ha tenido la industria para superar esta caída siendo importante tener en cuenta que la combinación de varios problemas, logró causar un mayor desequilibrio en el comercio marítimo.

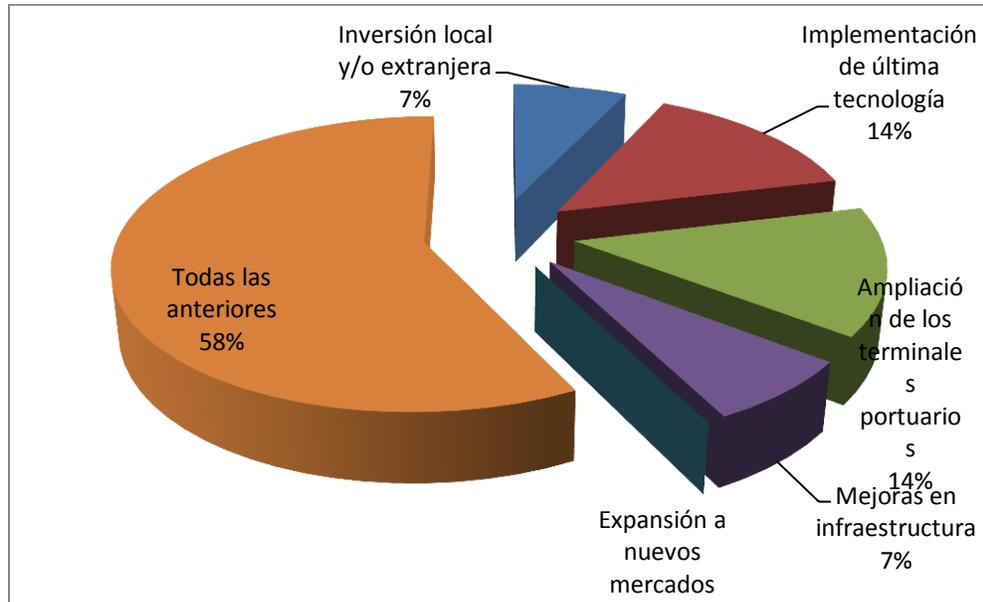
Gráfico No. 7: ¿Qué problema piensa usted que está afectando al mercado local que impide lograr ser uno de los mercados navieros más importantes de la región?



Fuente: Elaboración propia

Así mismo mediante el siguiente cuadro explicativo correspondiente al Gráfico No. 8, se puede afirmar que se necesita en nuestro país y en muchos que van por el mismo camino, mejoras a corto y mediano plazo que sustenten y refuercen la producción de este servicio. Siendo todas las variables importantes alcanzando un 57%.

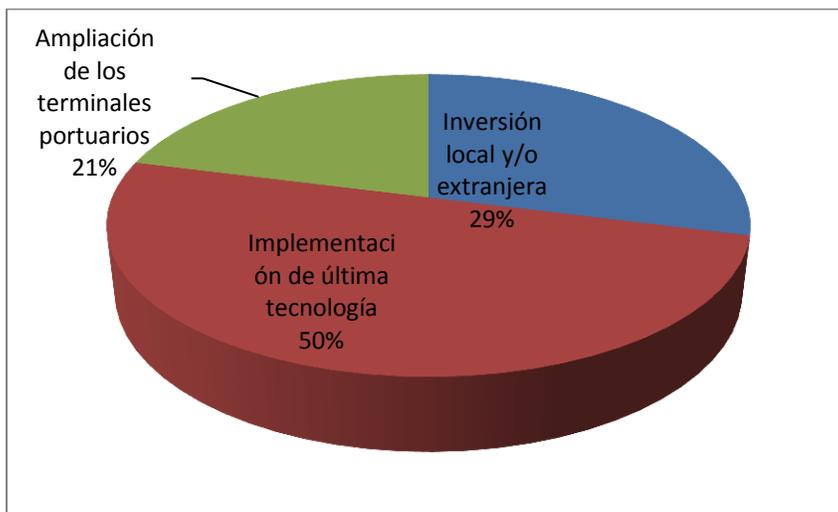
Gráfico No. 8: ¿Qué medidas piensa que se debe tomar para incentivar la industria local para lograr un nivel de calidad de servicio internacional?



Fuente: Elaboración propia

Normalmente una de las estrategias de las empresas para reducir la flota de los barcos, ha sido la reestructuración de los itinerarios de las navieras por implementar nuevas y eficientes rutas con el fin de aumentar el precio de los fletes al ofrecer más tiempo de tránsito de las naves y tratar de aumentar la demanda que se ha visto afectada. Los resultados se pueden apreciar en el Gráfico No. 9.

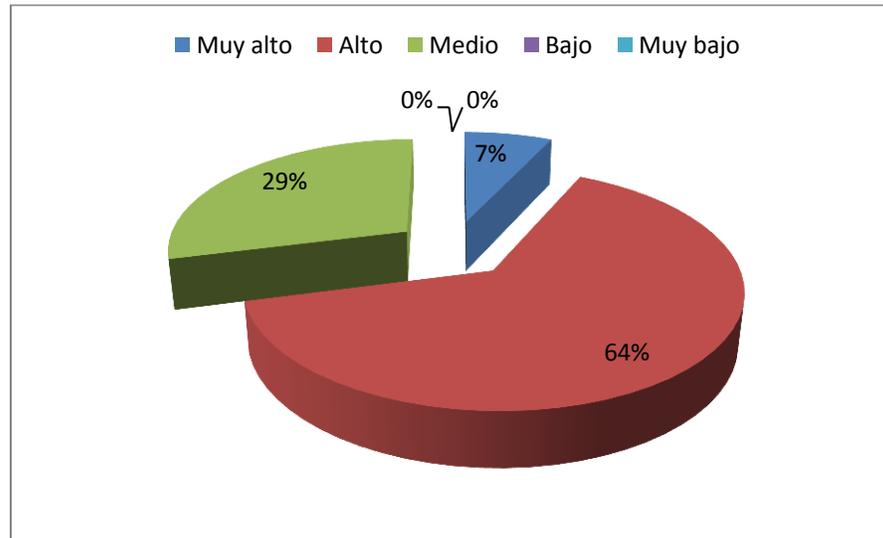
Gráfico No. 9: Está de acuerdo por el factor crisis que las empresas han decidido reducir la velocidad de los barcos para incrementar los fletes al haber menos barcos disponibles



Fuente: Elaboración propia

Finalmente podemos contribuir con los resultados de la encuesta en el Gráfico No. 10, que este importante sector se ha visto altamente afectado alcanzando un 64% y que año tras año se logra disminuir la sobre-oferta para equilibrar el mercado.

Gráfico No. 10: Generalmente, ¿Cómo calificaría el impacto en el medio presentado posterior a una crisis mundial que perjudicó a todos los países involucrados?



Fuente: Elaboración propia

Conclusiones y Recomendaciones

Para finalizar, ha sido importante realizar un estudio de mercado para poder notar los diferentes temas expuestos que logran reflejar resultados más específicos y concretos de lo que se quiere llegar a demostrar. Podemos mostrar los diversos factores que han influenciado en estos últimos años y que ha afectado de manera directa a todos los medios involucrados. A un determinado plazo, es necesario tomar acciones para enfrentar este ciclo marítimo que se ha mostrado muy cambiante y se debe de fijar estrategias para combatir las deficiencias que impone el mercado.

Sobre todo en el momento de la crisis, en el año 2008 fue muy duro para todos los involucrados ya que se buscaron acatar medidas que puso en riesgo la balanza en el mercado. Un punto fuerte y a favor fue que las empresas en este sector, buscaron asociarse entre sí creando alianzas estratégicas que fortalezcan los actos comerciales para contar con una ampliación en el servicio entre destinos del cual antes no aspiraban a verse obligados.

En el último año, se ha logrado superar en una cantidad considerable este decrecimiento que conllevó a buscar otras alternativas. El mercado ha sido muy cambiante y debido a la demanda fiel de los productores, la producción no ha cesado. El incremento de los fletes ha ayudado a mejorar el flujo de la demanda y oferta siendo un camino favorable para las agencias y consolidadoras de este país en llevar adelante un servicio de transporte primordial y de suma importancia para el país.

Es recomendable adaptarse a las medidas de cambio para contribuir al desarrollo de esta importante actividad de carácter mundial. Nuestro país necesita salir adelante en proyectos en conjunto con el estado para estar a la par de otros países que buscan las exigencias de calidad por el servicio y la competitividad que merece cada vez en un futuro.

Referencias Bibliográficas

America Economía. (2013). *Ecuador trabaja en puertos marítimos claves para la matriz productiva.*

Obtenido de <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/ecuador-trabaja-en-puertos-maritimos-claves-para-el-cambio-de-la-matriz-producti>

Bellardi, A. (2008). *Transporte marítimo y Seguro de carga.* Obtenido de http://comercio-internacional.metroblog.com/lo_importancia_del_seguro_de_carga

Caballero, S. (2011). Logística & Congreso 2011. *Informar.*

CAMAE. (2013). Cambios a la vista en los Puertos. *Informar*, 4-8.

CEPAL. (2010). *Proyecciones de la industria marítima tras la crisis mundial.* Obtenido de Mundo Marítimo: <http://mundomaritimo.cl/noticias/proyecciones-de-la-industria-maritima-tras-la-crisis-mundial>

Cipoletta, G., & Ricardo, S. (2010). La industria del transporte marítimo y las crisis económicas. *Informar*, 9-10.

Craciun, L., & Ochea, M. (2014).

Cuéntame. (2005). *Transporte Marítimo.* Obtenido de <http://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/maritimo.aspx?tema=E>

Diario Hoy. (2013). *La solución del transporte marítimo arranca por Manta.* Obtenido de <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/la-solucion-del-transporte-maritimo-arranca-por-manta-587183.html>

El Economista. (2009). *Transporte de carga, una víctima más de la crisis económica*. Obtenido de <http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/02/16/transporte-carga-victima-mas-crisis-economica>

El Universo. (2011). *La falta de calado impacta en costos, según sector marítimo*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/2011/10/04/1/1356/falta-calado-impacta-costos-segun-sector-maritimo.html>

Freire, J., & González, F. (2003).

González, J. (2009). *El mercado marítimo internacional a través de la crisis económica*. Obtenido de [http://www.ipen.org.br/downloads/XXII/trabajos/90%20-%20Cobas,%20Jose%20COMPLETO%20\(Cuba\).pdf](http://www.ipen.org.br/downloads/XXII/trabajos/90%20-%20Cobas,%20Jose%20COMPLETO%20(Cuba).pdf)

Hucky, G. (2010). *El transporte marítimo: Indicador de la crisis económica*. Obtenido de http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/11_10_2010/33328_el_transporte_maritimo_indicador_de_la_crisi

International Chamber of Shipping. (s.f.). *El transporte marítimo y el comercio mundial*. Obtenido de <http://www.shippingandco2.org/EITransporteMaritimo.htm>

Keymer, K. (2010). *Reflexiones sobre transporte marítimo e industria naval*. Obtenido de <http://www.transportefluvial.com/index.php/opinion/item/59-reflexiones-sobre-transporte-mar%C3%ADtimo-e-industria-naval>

Logacho, D. (2013). *Transporte Marítimo - Ecuador*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/transporte-mar-timo-ecuador>

Marítima, V. (2010). *Transporte marítimo supone un tercio del comercio mundial*. Obtenido de <http://viamaritima.wordpress.com/category/transporte-maritimo/>

Maritime, P. (2013). *Discuten situación del sector marítimo ante la crisis económica*. Obtenido de <http://www.mundoacuicola.cl/comun/?modulo=4&cat=1&view=1&idnews=2048>

Merida, L. (2011). *El Mercado del Transporte Marítimo*. Obtenido de <http://marygerencia.com/2011/11/21/1596/>

Palacios, M. (2012). Retos para un país marítimo. *Informar*.

Primo, R. (s.f.). *La crisis del 30'*. Obtenido de <http://www.buscandohistoria.com.ar/Contemporanea/Mundial/crisisdel30.htm>

Rapoport, A., & Gerts, A. (2010).

Rapoporty, M., & Brenta, N. (2010).

Rivarola, I. (2013). *Origen de la crisis económica mundial: Enormes ganancias privadas y enormes pérdidas públicas*. Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/economia-2/origen-crisis-economica-mundial-enormes-ganancias-privadas-enormes-perdidas-publicas.htm>

Rosenthal, G. (2010). *La crisis financiera y económica de 2008 y su repercusión en el pensamiento económico*. Obtenido de <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/7/39117/RVE100Rosenthal.pdf>

Sánchez, R. (2013). *Informar*.

Sánchez, R., & Gabriel, P. (2009). Obtenido de <http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/2/38852/FAL-271-WEB.pdf>

Sánchez, R., & Gabriel, P. (2009). Obtenido de CEPAL:
<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/2/38852/FAL-271-WEB.pdf>

Senplades. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017*. Quito.

Sigcha, D. (2008). *ESTUDIO ANALÍTICO DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL ECUADOR PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL CON APLICACIÓN DE LA SEÑALÉTICA*.

The Economist. (2012). *The Economist*. Obtenido de
<http://www.economist.com/blogs/schumpeter/2012/08/shipping-industry>

UEES. (2012). *Líneas de Investigación 2012 - 2013*. Obtenido de
https://uees.blackboard.com/webapps/portal/frameset.jsp?tab_tab_group_id=_2_1&url=%2Fwebapps%2Fblackboard%2Fexecute%2Flauncher%3Ftype%3DCourse%26id%3D_50029_1%26url%3D

UNCTAD. (2011). *El Transporte Marítimo 2011*. Obtenido de http://unctad.org/es/Docs/rmt2011_sp.pdf

Varsami, A., & Gheorghe, C. (2006).

Ventura, J. (2012). *El Transporte Marítimo*. Obtenido de
<http://elordenmundial.wordpress.com/2012/12/14/el-transporte-maritimo/>

Villanueva, J. (2013). *El puerto de Guayaquil quedó chico*. Obtenido de
http://www.elcomercio.ec/negocios/puertoGuayaquil-divisas-buques-barcos-dragado_0_972502835.html

Wind Rose Network. (s.f.). *Sector Marítimo*. Obtenido de <http://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo.html>

Anexos

Encuesta

¿Qué conocimiento tiene sobre la caída del servicio de transporte marítimo en los últimos años?

- Mucho
- Moderado
- Poco

En su criterio, indicar cual tipo de transporte por barco ha afectado en mayor cantidad

- Contenedores
- Granel

¿En qué grado de importancia se vio afectado el transporte marítimo por el comportamiento desfavorable en el mercado?

No	<input type="radio"/>	Mu				
considerab						y

le

considerab

le

Seleccione el factor que considere más importante del cual tuvo el mayor impacto en el negocio a raíz de la crisis

- Precios en el flete
- Volumen de carga
- Tasa arancelaria en puertos
- Servicio de transporte
- Todas las anteriores

¿Considera que ha habido menor disponibilidad de financiamiento para el comercio en este sector?

- Sí
- No
- Tal vez

¿Piensa que los puertos de menor escala se vieron igual de afectados que los puertos principales?

- Sí
- No

- Tal vez

¿Qué problema piensa usted que está afectando al mercado local que impide lograr ser uno de los mercados navieros más importantes de la región?

- Poca inversión
- Infraestructura inadecuada
- Ineficiencia en uso tecnológico
- Espacio de mercado limitado
- Todos las anteriores

¿Qué medidas piensa que se debe tomar para incentivar la industria local para lograr un nivel de calidad de servicio internacional?

- Inversión local y/o extranjera
- Implementación de última tecnología
- Ampliación de los terminales portuarios
- Mejoras en infraestructura
- Expansión a nuevos mercados
- Todas las anteriores

Está de acuerdo por el factor crisis que las empresas han decidido reducir la velocidad de los barcos para incrementar los fletes al haber menos barcos disponibles

- De acuerdo
- Normal
- En desacuerdo

Generalmente, ¿Cómo calificaría el impacto en el medio presentado posterior a una crisis mundial que perjudicó a todos los países involucrados?

- Muy alto
- Alto
- Medio
- Bajo
- Muy bajo