



POSGRADOS

MAESTRÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y GESTIÓN LOGÍSTICA

RPC-SO-33-NO.762-2021

OPCIÓN DE TITULACIÓN:

ARTÍCULOS PROFESIONALES DE ALTO NIVEL

TEMA:

EFFECTO QUE GENERÓ LA PANDEMIA EN EL FLETE DE IMPORTACIÓN DE ELECTRODOMÉSTICOS EN LA CATEGORÍA REFRIGERACIÓN DOMÉSTICA: CASO ECUATORIANO.

AUTORA:

GABRIELA ESTEFANÍA QUITO MINCHALA

DIRECTOR:

ALBERTO MAGNO ILLESCAS PESANTEZ

CUENCA – ECUADOR

2023

Autora:**Gabriela Estefanía Quito Minchala**

Ingeniera en Contabilidad y Auditoría.

Candidata a Magíster en Comercio Exterior y Gestión Logística por la Universidad Politécnica Salesiana – Sede Cuenca.

gquitom@est.ups.edu.ec

Dirigido por:**Alberto Magno Illescas Pesantez**

Ingeniero en Administración de Empresas.

Magister en Administración de Empresas.

aillescas@ups.edu.ec

Todos los derechos reservados.

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la Ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra para fines comerciales, sin contar con autorización de los titulares de propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual. Se permite la libre difusión de este texto con fines académicos investigativos por cualquier medio, con la debida notificación a los autores.

DERECHOS RESERVADOS

2023 © Universidad Politécnica Salesiana.

CUENCA – ECUADOR – SUDAMÉRICA

GABRIELA ESTEFANÍA QUITO MINCHALA

Efecto que generó la pandemia en el flete de importación de electrodomésticos en la categoría refrigeración doméstica: caso ecuatoriano.

Tabla de Contenido

Resumen.....	1
Abstract.....	2
1. Introducción.....	1
2. Marco teórico.....	3
3. Metodología.....	8
4. Resultados.....	11
5. Conclusión y Discusión	21
6. Bibliografía.....	23

**EFFECTO QUE GENERÓ LA PANDEMIA EN
EL FLETE DE IMPORTACIÓN DE
ELECTRODOMÉSTICOS EN LA CATEGORÍA
REFRIGERACIÓN DOMÉSTICA:
CASO ECUATORIANO**

AUTORA:

GABRIELA ESTEFANÍA QUITO MINCHALA

Resumen

El efecto generado por la pandemia del COVID 19 afectó a la economía a nivel mundial en especial a las importaciones debido que la gran mayoría son transportadas mediante vía marítima por lo que el flete entre los años 2018 al 2021 se encareció, haciendo que el precio de venta al público (PVP) de los productos de refrigeración doméstica lleguen al cliente final más elevado. La investigación se centró en la metodología mixta en la cual la parte cualitativa se enfocó en mostrar, narrar e identificar los factores que incidieron que el costo del flete aumente y la parte cuantitativa se determinó cómo la variación del flete afectó en los costos de nacionalización de los productos y en el precio final de venta, también se contó con un diseño no experimental-longitudinal de tendencia con muestreo no probabilístico y un método hipotético deductivo debido a que se observó los acontecimientos ocurridos antes, durante y post pandemia en el periodo de cuatro años para determinar las consecuencias respecto a las afecciones en el PVP y las ventas de los productos de línea blanca categoría refrigeración doméstica. Los resultados de la investigación permitieron conocer que las importaciones en el periodo 2018 – 2021 se ralentizaron debido a los factores macroeconómicos, además dentro de la cadena de suministro no existía un análisis predictivo para mantener un equilibrio entre la oferta y la demanda, por lo cual se dio la escasez de contenedores ocasionando que el flete se encarezca, estos acontecimientos hicieron que las ventas de las empresas importadoras varíen.

Palabras claves:

Cliente final, empresas, flete, importación, pandemia, refrigeración doméstica

Abstract

The effect generated by the COVID 19 pandemic affected the economy worldwide, especially imports because the vast majority are transported by sea, so the freight between 2018 and 2021 became more expensive, making the PVP of the domestic refrigeration products reach the highest end customer. The investigation focused on the mixed methodology in which the qualitative part focused on showing, narrating and identifying the factors that caused the cost of freight to increase and the quantitative part determined how the variation in freight affected the nationalization costs of the products and the final sale price, there was also a non-experimental-longitudinal trend design with non-probabilistic sampling and a hypothetical deductive method because the events that occurred before, during and post-pandemic in the four-year period were observed. years to determine the consequences regarding the effects on the price of sale to the public and the sales of white line products in the domestic refrigeration category. The results of the investigation allowed us to know that imports in the period 2018 - 2021 slowed down due to macroeconomic factors, in addition, within the supply chain there was no predictive analysis to maintain a balance between supply and demand, for which there was a shortage of containers causing the freight to become more expensive, these events caused the sales of importing companies to vary.

Keywords:

End customer, companies, freight, import, pandemic, domestic refrigeration.

1.Introducción

El COVID-19 ha generado varias consecuencias a nivel general afectando la economía mundial, las medidas adoptadas por los gobiernos han interrumpido gran parte de las actividades productivas, primero en Asia y posteriormente en Europa, América del Norte y el resto del mundo, causando cierres generalizados de fronteras. (Banco Mundial, 2020). A través del comercio marítimo internacional las importaciones y exportaciones de mercancías se hacen posibles por medio de los contenedores lo cuales simbolizan gran importancia en el mundo a nivel económico el cual se remonta desde la Segunda Guerra Mundial, el uso de éstos se extendió por todo el globo terrestre optimizando el espacio y ahorrando tiempo. (Valencia, 2022).

Con la rápida propagación de la pandemia el sector de industrial se vio afectado específicamente en la parte logística en donde los productos importados (en este caso de estudio los productos de línea blanca en la categoría refrigeración doméstica) se perjudicaron debido a que el costo del flete se elevó tras la escasez de contenedores, por lo tanto, los precios de venta al público sufrieron grandes cambios. Pese a los problemas de importación la línea blanca en la pandemia tuvo una demanda alta en el año 2020 ya que los consumidores optaron por adquirir refrigeradoras de gran tamaño con la idea de tener productos con mayor capacidad de almacenamiento en sus hogares y así precautelar su seguridad evitando salir y contagiarse (Ugarte, 2020).

Por lo anterior, en esta investigación se determinará los efectos del incremento del flete y los costos logísticos en la comercialización de productos de línea blanca categoría refrigeración doméstica en Ecuador la misma que está desarrollada entre los años 2018 – 2021, enmarcando a

las empresas importadoras las mismas que tendrán que operar eficientemente respecto a los costos en todos los eslabones de la cadena de suministro para evitar afectar la capacidad adquisitiva y contraer la economía. El Incoterm usado para el estudio es en este caso el CIF (Cost, Insurance and Freight) que se refiere al costo, seguro y flete es utilizado tanto para el vendedor y el comprador en la transacción comercial. (Acacia Technologies. 18 de febrero del 2020). Para lograr el cumplimiento de los objetivos se aplicó el diseño de metodología mixta con un diseño no experimental- longitudinal de tendencia con muestreo no probabilístico y un método hipotético deductivo debido a que se va a observar los acontecimientos ocurridos antes, durante y post pandemia en el periodo de cuatro años , teniendo en cuenta que la hipótesis se centra en el PVP en donde la variación del flete altera la nacionalización y a su vez las ventas de productos de línea blanca en la categoría de refrigeración doméstica.

2.Marco teórico

El COVID - 19 fue un nuevo reto para la humanidad causando temor al ser declarada como pandemia, obligando al confinamiento y por tanto la restricción de la oferta y demanda mundial. (Aguilar y Casanova, 2022). De tal manera el comercio exterior fue afectado en su totalidad, siendo el instrumento principal de negociación internacional el cual facilita las transacciones comerciales entre países (Quiñonez y Quiñonez, 2020). A pesar de todos los problemas que se vayan suscitando, el comercio exterior nunca desaparecerá ni dejará de crecer de lo contrario generará ventajas de desarrollo para todos los países, protegiendo a su industria interna al desincentivar la importación de productos extranjeros, incrementando la demanda del producto nacional.

En este marco, las empresas deben estar sujetas al cambio constante para así poder realizar sus actividades mercantiles buscando el cumplimiento de sus objetivos y sobre todo la interacción entre los clientes, los bienes y servicios que ofertan (Serna, 2021). Dentro del territorio ecuatoriano las empresas de línea blanca pertenecen al tipo de estructura de mercado Oligopolio, en el país han mejorado notoriamente en los últimos años gracias a la implementación de la políticas de sustituciones de importaciones, donde hubo incentivos gubernamentales, principalmente fiscales para la instalación de nuevas empresas (Campoverde, 2021), y así poder proteger la economía, enfocándose en la mejora y sostenimiento de sectores estratégicos que fomenten al cambio de la matriz productiva del país (Bonilla y Paguay, 2018). En donde para el caso de estudio según el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE, 2022) las subpartidas arancelarias a usar para las importaciones de productos de línea blanca específicamente refrigeradoras domésticas son 84.18.10; 84.18.21; 84.18.29; 84.18.40.

El desafío que presentó la pandemia del COVID - 19 permitió tener una visión detallada de las operaciones comerciales con la finalidad de disponer de una cadena de suministro resiliente para poder determinar posibles contingencias y sobrecostos y también contemplar los posibles factores de riesgo (Fornos, 2020). Por consiguiente, los indicadores económicos se han venido abajo tanto en economías desarrolladas y en vías de desarrollo, lo que significó un retroceso en el crecimiento económico mundial (Aguilar y Casanova, 2022).

En lo que respecta a Ecuador, el país tuvo que hacer frente al coronavirus de manera endeudada y sin recursos, con problemas conexos sumados por el aislamiento, estancamiento de la producción y el ausente comercio (Bajaña, 2020). Esta situación ha provocado la reducción del flujo del comercio internacional del Ecuador con sus principales socios comerciales, se debe tener en cuenta que la región de América Latina sostiene relaciones comerciales desde hace varios años con el gigante asiático (Quevedo, Vásquez, Quevedo y Pinzón, 2020), presentando un elevado crecimiento económico al igual que ha incrementado sus relaciones comerciales y a su vez la inversión extranjera directa. (Guamán, Miño, García, García y Moyano, 2018)

La investigación presente se sustenta en conceptos básicos como son: el contenedor, la logística y la cadena de suministro, ya que en el comercio exterior estas teorías se unen para cumplir un proceso para que la mercancía llegue al consumidor en el lugar y el momento correcto, por lo tanto, Eslava Sarmiento (2020) define al contenedor “como un elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y suficientemente resistente para permitir su empleo repetido. Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia del embarque” (p. 23) y a la vez “la logística tiene como finalidad de planificar y gestionar todas las operaciones relacionadas con el flujo óptimo de las materias primas, productos semielaborados y productos terminados, desde las fuentes de aprovisionamiento hasta el consumidor final” (Escudero, 2019, p. 2). Tanto la logística como la

cadena de suministro van de la mano ya que ésta “selecciona los canales adecuados permitiendo acercarse al mercado de una manera competitiva, cumpliendo los objetivos y nivel de servicios planeados y satisfaciendo las necesidades de los clientes” (Arrieta y Jara, 2021, p.1).

La pandemia trajo consigo perjuicios en el ámbito económico debido al aumento del valor de los costos logísticos marítimos específicamente el flete debido a que los países buscaban abastecerse de materias primas y de productos para reactivar la economía y el comercio, provocando el exceso de demanda dada por la insuficiencia de contenedores vacíos en los países asiáticos debido a que muchos estos estaban varados en algunos puertos de Europa y América interrumpiendo una parte esencial de las actividades productivas en todo el mundo aumentando consigo el desempleo y la vulnerabilidad social (BBC News Mundo, 2021, 1m19s). Esta situación impactó tanto a las ventas y al precio de venta al público, a consecuencia de este suceso la parte logística se vio alterada desencadenando la crisis de la escasez de los contenedores (Torres, 2021). Cabe recalcar que la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2020) indica que el crecimiento del transporte marítimo de contenedores estaba moderado antes del brote de COVID-19. Además, a lo que concierne al sistema logístico es una de las claves para mejorar la competitividad del comercio exterior, que será fundamental para la reactivación económica luego de los impactos por la pandemia, es lo que indica (Pinasco, 2020).

Según la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD, 2021) afirma que “la escasez de contenedores fue preocupante ya que el 80% de los productos que se consumen son transportados por vía marítima”. El comunicado de la CEPAL (2020) afirman que el volumen total de la actividad en 2019 superó los 54,2 millones de TEU (Twenty foot Equivalent Unit), lo que representa un 6,5% del movimiento total de contenedores (throughput) mundial, demostrando una ligera disminución en la variación respecto al año anterior (cuando alcanzó el 7,1% del throughput global). Los diez países con mayor contribución al total del

volumen de carga operado son: (ordenados de mayor a menor según la cantidad de TEU movilizados): Brasil, Panamá, México, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, República Dominicana, Argentina y Jamaica.

En consecuencia, para las exportaciones e importaciones entre regiones, para el periodo enero-diciembre de 2020, el efecto de la pandemia fue tremendamente fuerte. De acuerdo con la información suministrada por la Agencia de Carga Internacional (CTS), en cuarenta y dos de las cuarenta y nueve rutas comerciales consideradas, los volúmenes fueron menores que en el mismo período del año anterior (Barleta y Sánchez, 2021). Los sistemas de transporte y comercio internacionales se han visto sometidos a una gran tensión. Las compañías navieras, por su parte, reaccionaron tomando sus propias medidas preventivas, los volúmenes de comercio de contenedores han variado de manera importante durante los siete primeros meses de 2020 (Sánchez y Weiker, 2020).

Desde la posición de Zabala y Guamán (2022), las empresas dedicadas a la manufactura y comercio de electrodomésticos y línea blanca fueron unas de las que registraron una mayor tasa de crecimiento de sus ingresos en 2021. Según el Servicio de Rentas Internas (SRI, 2020), los ingresos del sector entre enero y noviembre de ese año crecieron a un ritmo anual de 25,1%, superando el ingreso total alcanzado en 2020 (período marcado por la crisis sanitaria del Covid-19).

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2022) el comercio muestra señales de que comienza a recuperarse, lo que parece indicar que el comercio de mercancías puede repuntar pronto, incluso si sigue por debajo de la tendencia en el corto plazo. Se debe destacar que el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (MPCEIP, 2021) comunicó a los operadores de comercio exterior que, a partir del 29 de noviembre del 2021, entró en vigencia la eliminación total del costo del flete en la base imponible para el cálculo de los derechos

arancelarios. Es decir, las importaciones pagarán menos aranceles e impuestos al ingresar al país. con la finalidad de que se redujera significativamente el impacto que ha generado el constante incremento del costo de fletes marítimos internacionales a exportadores, importadores y consumidores en todo el país, lo que refleja una reducción de costos para el sector productivo.

3. Metodología

El estudio se basó en un diseño de metodología mixta en la cual la parte cualitativa se enfocó en mostrar, narrar e identificar los factores que incidieron que el costo del flete aumente y a su vez cómo afectó en el comportamiento de las importaciones entre los años 2018 y 2021, a través de una revisión sistemática mediante búsquedas electrónicas para identificar estudios y datos publicados en sitios web de organizaciones del comercio internacional, en la parte cuantitativa de la investigación se determinó cómo la variación del flete afectó en los costos de nacionalización de los productos y en el precio final de venta, este análisis se realizó con la base de datos de las importaciones de productos de refrigeración doméstica obtenida de Cobus Group la cual los resultados fueron expresados mediante gráficos de barras a través de la herramienta de Excel. También se contó con un diseño no experimental- longitudinal de tendencia con muestreo no probabilístico y un método hipotético deductivo debido a que se va a observar los acontecimientos ocurridos antes, durante y post pandemia en el periodo de cuatro años para determinar las consecuencias respecto a las afecciones en el PVP y las ventas de los productos de línea blanca categoría refrigeración doméstica.

Para los años de estudio, el COVID – 19 fue uno de las causantes de que el flete acreciente su costo a esto se debe sumar los factores macroeconómicos que en conjunto han hecho que las importaciones hayan tenido variaciones las cuales según la CEPAL (2019) se detalla que en el año 2018 el throughput global alcanzó el 7,1%, en el 2019 representa un 6,5% del movimiento total de contenedores del throughput mundial, en el 2020 se registró una caída interanual del -3,8% esto debido a que el flete subió entre el 200% y 400% según (Cuba, 2021).

El año con mayor incertidumbre económica para la industria de los electrodomésticos fue el 2020 según (Chen, 2022) el mismo que forzó a los fabricantes a reducir la oferta y la producción dando como resultado una demanda lenta en donde el costo del flete se elevó y pasó a ser pagado por los consumidores. En el 2021 según la (CEPAL, 2022) las importaciones fueron 6,5% mayores que el 2019 logrando dar señales de recuperación, que a comparación del 2019 y 2020 demuestra cierta volatilidad, en 2021 logró alcanzar niveles estables y variaciones positivas comparadas a 2018 y 2019.

Para este análisis la base de datos se obtuvo de una herramienta que eficientiza las importaciones y exportaciones denominada “Cobus Group” en donde se puede visualizar que en los años 2018 a 2021 existe 743 empresas en el Ecuador que se dedican a la importación de refrigeradoras domésticas de las cuales 5 empresas con mayor CIF pagado fueron usadas para el estudio según la Ley de Pareto. También, se determinó cual es el mayor país importador bajo las subpartidas arancelarias 84.18.10; 84.18.21; 84.18.29; 84.18.40. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022). Para la recolección de información sobre cómo el flete y los costos logísticos marítimos impactaron en el precio final de venta, se realizaron 116 encuestas al consumidor final y 6 entrevistas a los profesionales encargados del área de importación de las empresas INDUGLOB S.A, IMPORTADORA TOMBAMBA S.A, JCEVCORP, RADIOCONTROL ELECTRONICS, APPLIANCES CONNECTION, GAMA HOGAR; aplicando el muestreo por conveniencia que según (Hernández y Carpio, 2019) la muestra es establecida por el investigador considerando su fácil acceso y el nivel de cooperación de los individuos en la investigación.

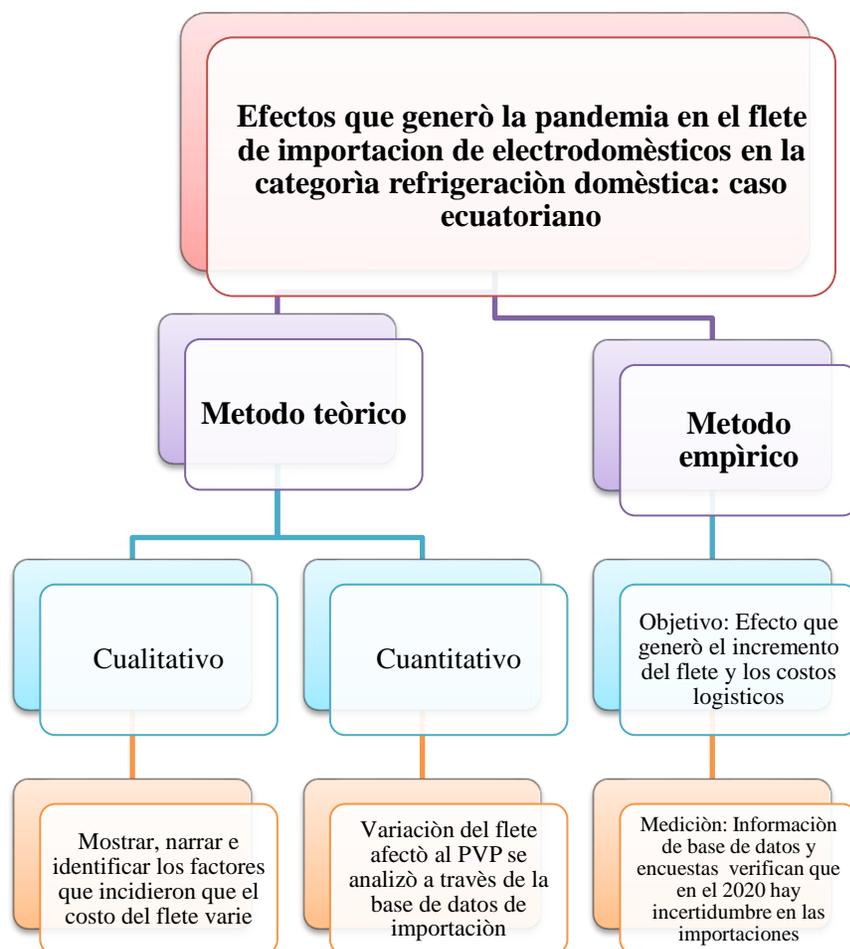


Figura1: Métodos teórico y empíricos usados

Fuente: Autor, 2023

4. Resultados

La pandemia del COVID – 19 ha causado estragos en la economía mundial afectando los pequeños, medianos y grandes productores haciendo que pierdan competitividad en el mercado, para evitar estos sucesos la estructura portuaria debe ser mejorada y expandida para facilitar el comercio especialmente en la parte de la digitalización para así reducir tiempos de espera y despacho en los puertos y la aceleración de procesos documentales, también la inteligencia artificial ayudará a la cadena de suministro a ser más eficiente a través de análisis predictivos manteniendo un equilibrio de la oferta y la demanda, además la inversión en los establecimientos de almacenamiento sería de gran ayuda para limitar los escases de equipos y mano de obra. (UNCTAD, 2022)

Las subpartidas arancelarias usadas para el análisis fueron 84.18.10; 84.18.21; 84.18.29; 84.18.40, las mismas que se encuentran detalladas de acuerdo a la siguiente descripción según la Nomenclatura Arancelaria Común de la Comunidad Andina (NANDINA, 2021), estas partidas engloban a todos los productos de refrigeración doméstica.

Código	Designación de la mercancía
84.18	Refrigeradores, congeladores y demás material, máquinas y aparatos para producción de frío, aunque no sean eléctricos; bombas de calor excepto las máquinas y aparatos para acondicionamiento de aire.

Código	Designación de la mercancía	Descripción del producto
84.18.10	Refrigerador y congelador con puertas exteriores separadas	Refrigeradores tipo doméstico con congelador, de capacidad superior o igual a 184 litros brutos, pero inferior a 269 litros brutos.
84.18.21	De comprensión	Refrigeradores domésticos de comprensión, de capacidad superior o iguala a 269 litros brutos, pero inferior a 382 litros brutos.
84.18.40	Refrigerador y congelador vertical tipo armario.	Refrigeradores domésticos de capacidad inferior o igual a 900 litros brutos.
84.18.29	Los demás.	Refrigeradores de absorción o eléctricos, de capacidad inferior a 184 litros brutos o superior a 900 litros brutos.

Tabla 1: Nomenclatura

Fuente: Comisión de la Comunidad Andina, 2021

De acuerdo a la base de datos analizada para la parte cuantitativa bajo el modelo de diseño no experimental- longitudinal de la investigación se observa que en el gráfico 1 la partida 8418.10 “De volumen superior o igual a 184 l. pero inferior a 269 l”. es la más usada y la subpartida 8418.29 “De los demás” es la menos usada en el proceso de importación por las empresas de Ecuador de acuerdo al CIF dentro de los años 2018 al 2022.

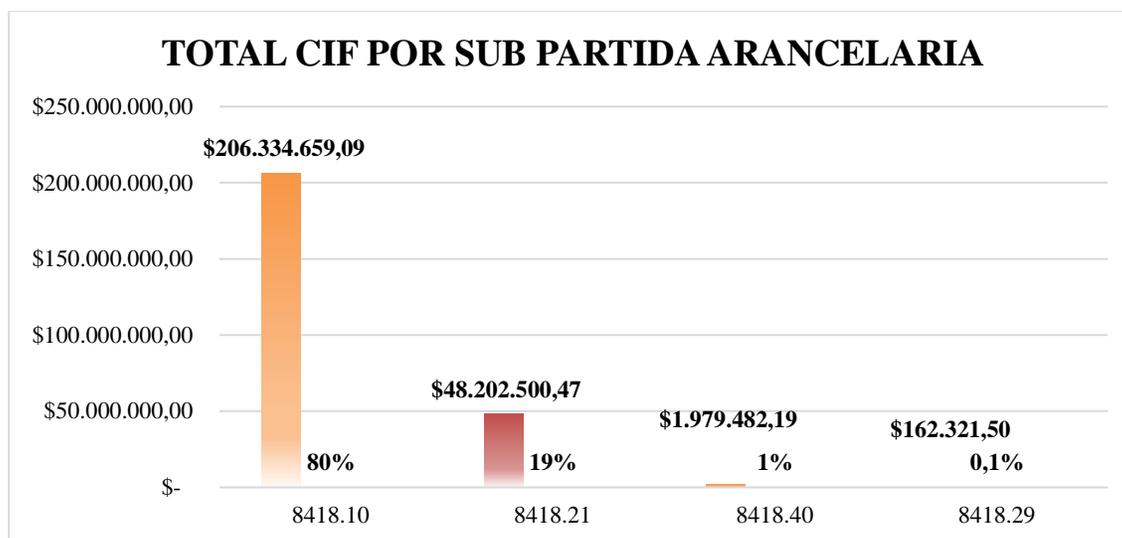


Grafico 1: Total CIF por subpartida arancelaria

Fuente: Autor, 2023

En el gráfico 2 se visualiza que el principal proveedor de productos de refrigeración doméstica es China debido a que el costo de producción de este país es más económico versus a otros países fabricantes en el mundo, dentro del análisis realizado se pudo evidenciar que en el periodo de tiempo el FOB promedio de la principal partida de importación de productos de refrigeración doméstica es decir la 8418.10 es de \$230,70, mientras que en la misma partida otros países como Colombia siendo el segundo país de origen el promedio es de \$360,45 visualizando el 64% menos, además la mano de obra directa más económica y cuenta con la mayor proveeduría de insumos de la línea de refrigeración lo cual está verificado dentro de los años de estudio especificado anteriormente, además China fue el centro de la pandemia en el año 2020, lo cual ocasionó que haya restricciones sanitarias ralentizando las actividades portuarias y a su vez la escasez de contenedores por lo tanto el costo del flete se elevó. (Cuba, 2021)

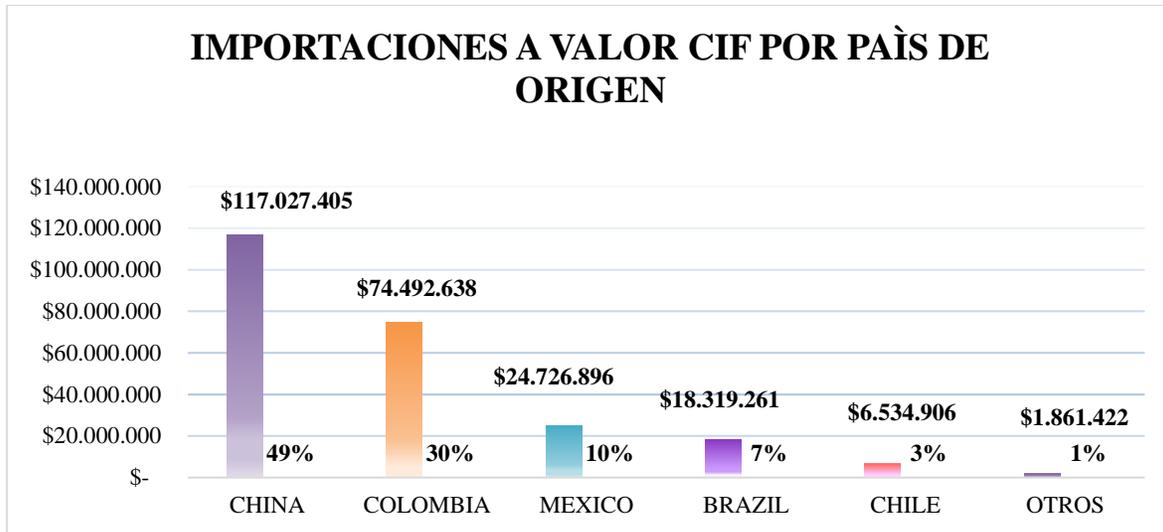


Gráfico 2: CIF por país de origen dentro de los años 2018 a 2022

Fuente: Autor, 2023

De acuerdo al gráfico 3.1 y 3.2, se verifica que dentro de los años de estudio el 2020 fue el año con mayor incertidumbre por falta de disponibilidad de contenedores, dicha situación altero el flete por ende se creó diversas afecciones financieras, generando ajustes necesarios en los precios de venta al público especialmente en el primer semestre, pero hay señales de recuperación para los siguientes años es decir para el 2021 y 2022 analizando las dos subpartidas más usadas por los importadores es decir la 84.18.10 y la 84.18.21.

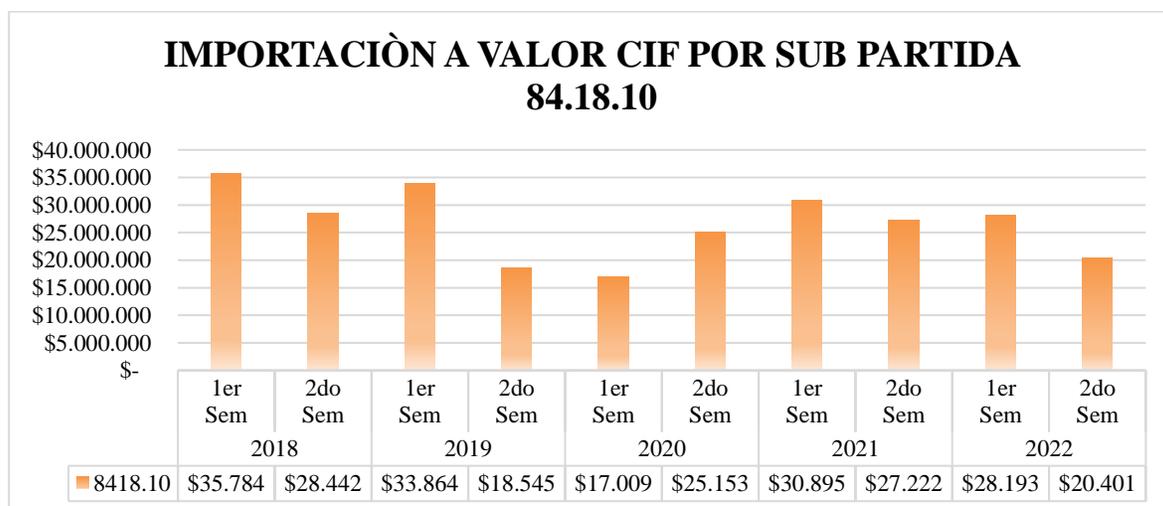


Gráfico 3.1: Subpartida 84.18.10 por semestres de los años 2018 al 2022

Fuente: Autor, 2023



Gráfico 3.2: Sub partida 84.18.21 por semestres de los años 2018 al 2022

Fuente: Autor, 2023

El gráfico 4 muestra como la variación del flete impactó al costo de importación es decir al CIF en el 2020 siendo este año en donde el flete subió entre el 200% y 400% según (Cuba, 2021). Por lo tanto, la participación de las importaciones de los productos de refrigeración doméstica también se ve afectada en las subpartidas 84.18.10 y 84.18.21 dentro de los años de estudio.

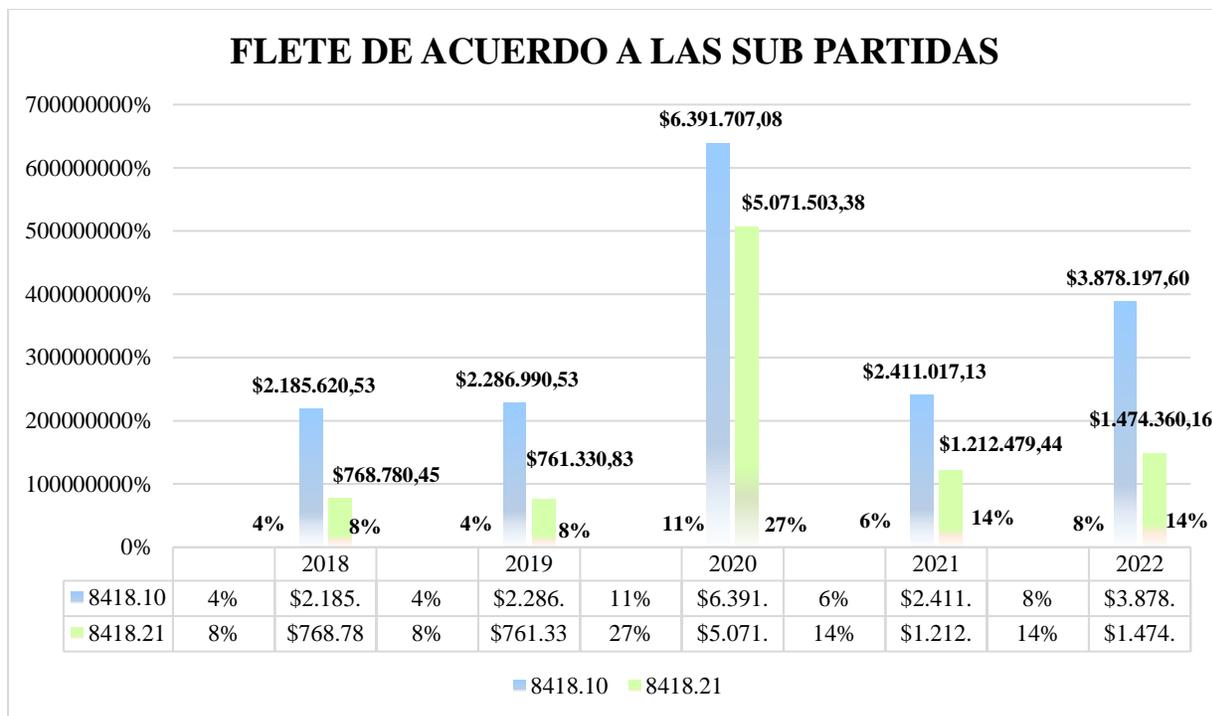


Gráfico 4: Variación el flete de acuerdo a las subpartidas 8418.10 y 8418.21 en los años 2018 al 2022

Fuente: Autor, 2023

El gráfico 5 muestra las empresas ecuatorianas importadoras de productos de refrigeración doméstica bajo las subpartidas arancelaria 84.18.10; 84.18.21; 84.18.29; 84.18.40. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022). Siendo Mabe Ecuador S.A la empresa que mayor importación realizó de acuerdo al valor pagado del CIF dentro de los años 2018 al 2022. Además, se visualiza que en el primer semestre del año 2020 hay un impacto de reducción de costos CIF aseverando que en todos los importadores estudiados hay un declive en las importaciones.

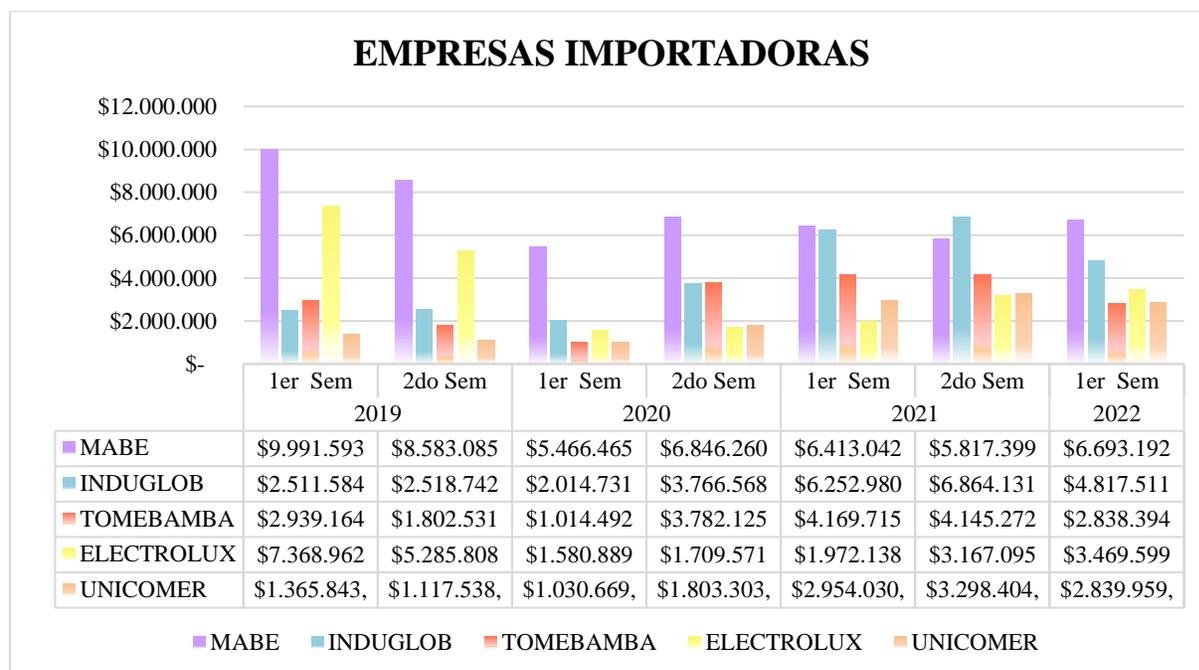


Gráfico 5: Empresas importadoras de productos de refrigeración doméstica en los años 2018 al 2022

Fuente: Autor, 2023

De acuerdo a la información recolectada en las encuestas a los consumidores finales, fueron analizadas en base al enfoque cuantitativo bajo el muestreo no probabilístico y un método hipotético deductivo en donde se tiene como resultado que el 55% de los encuestados adquieren productos de refrigeración doméstica cada 10 años, el 41% de los clientes indicaron que en el 2021 adquirieron dichos productos por ende este año fue el que mayor demanda existió siendo un año de recuperación, el 71% de los consumidores piensa que el precio de las refrigeradas se encareció en 10% en la pandemia y en cuanto al PVP y el desempeño del producto el 64% de los encuestados respondieron que están satisfechos lo que quiere decir que los productos de refrigeración doméstica cubre la necesidad de almacenamiento y a la vez el precio pagado está acorde.



Gráfico 6: Frecuencia de adquisición de productos de refrigeración doméstica.
Fuente: Autor, 2023

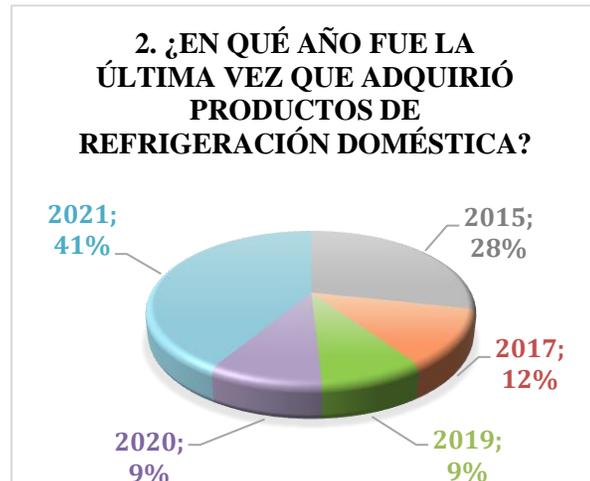


Gráfico 7: Año de adquisición de productos de refrigeración doméstica.
Fuente: Autor, 2023

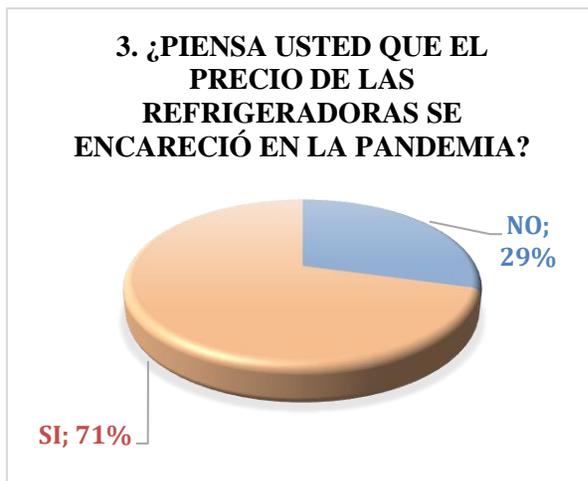


Gráfico 8: Precio de las refrigeradoras encarecido en la pandemia
Fuente: Autor, 2023



Gráfico 9: Nivel porcentual de encarecimiento de las refrigeradoras.
Fuente: Autor, 2023



Gráfico 10: Satisfacción del consumidor final tanto en precio y desempeño del producto.

Fuente: Autor, 2023

En base a las entrevistas realizadas a los diferentes encargados de compras en las empresas importadoras INDUGLOG S.A., IMPORTADORA TOMBAMBA, JCEV CORP., RADIOCONTROL ELECTRONICS, supieron manifestar que el país de origen más común para importar los productos de refrigeración doméstica es China a través del incoterm FOB y CIF, pero también importan desde Turquía en menor escala, además que para las empresas que ellos laboran los procesos más afectados durante la pandemia fueron los costos del flete (impacto financiero) en un 70%, la disponibilidad de mercadería (problemas de abastecimiento) en un 15% y la caída de la demanda (caída de ventas) represento el 15%. La escasez de contenedores también afectó a estas empresas en una medida alta, al igual que la variación del flete en los años 2018 – 2021, este suceso se dio debido a que es un producto físicamente grande y cabe menos unidades por contenedor por lo cual es mayor el costo del flete, también supieron acotar que para siniestros a futuro las empresas no están preparadas ya que deben enfocarse en el stock de los productos porque, existió empresas que tuvieron inventario antiguo y por ende el precio de distribución fue menor ya que tenían en bodega ciertos productos, por esta razón empresas como JVEC llegaron a

perder la ventaja competitiva de algunos productos debido a el costo elevado del flete que tuvieron que pagar lo cual afecto en un 40% el PVP al distribuidor.

Para las empresas que distribuyen al cliente final como son Appliances Connection y Gama Hogar, expusieron que durante la pandemia del COVID 19 hubo una notable explosión en la demanda de electrodomésticos, esta situación se debió a las imposiciones emitidas por parte del gobierno como fue el “Quédate en casa”. Este cambio en el estilo de vida naturalmente llevó a las personas a depender cada vez más de los electrodomésticos, buscando comodidad en el hogar para realizar las tareas diarias como cocinar, limpiar y entretenerse, llevando a la necesidad de compra de productos como refrigeradores, congeladores, hornos, microondas, lavadoras y secadoras.

Los métodos estadísticos utilizados en esta investigación comprueban que en los años 2020 y 2021 para las empresas importadoras el flete alteró la nacionalización y a su vez las ventas de productos de línea blanca en la categoría de refrigeración doméstica, causando un desbalance en la economía.

5. Conclusión y Discusión

La pandemia de COVID – 19 afectó la economía en gran magnitud, por lo tanto, el sector importador estuvo sujeto a cambios, como es el aumento del valor de los costos logísticos es decir la variación del flete, tras esta situación las empresas importadoras de línea blanca tuvieron que ampliar la perspectiva de las operaciones comerciales con la finalidad de disponer una cadena de suministro resiliente. Los resultados de la investigación permitieron conocer que las importaciones en el periodo 2018 – 2021 se ralentizaron debido a los factores macroeconómicos, además dentro de la cadena de suministro no existía un análisis predictivo para mantener un equilibrio entre la oferta y la demanda, por lo cual se dio la escasez de contenedores ocasionando que el flete se encarezca, los hallazgos encontrados en este estudio evidenciaron que debido al alza de los costos logísticos las importaciones de productos de refrigeración doméstica que ingresan al Ecuador bajo las sub partidas 8418.10 y 84.18.21 tuvieron mayor afección por lo que las empresas importadoras en el año 2020 tuvieron un impacto de incremento de costos CIF aseverando que el flete subió entre el 200% y 400% según Cuba (2021), pero en el 2021 los importadores se recuperaron denominando a este como el año de recuperación , lo cual se confirma con la información levantada a través de las encuestas y entrevistas realizadas a los clientes finales y a los encargados del área de compras en donde se verifica que el PVP se elevó pese a esta circunstancia las ventas crecieron debido a que por el confinamiento los clientes optaron por renovar su hogar y estaban satisfechos ya que cubría su necesidad, en este momento se prueba la hipótesis donde el PVP y las ventas sufren cambios en los años de estudio.

El estudio de Serna (2021) proporciono un apoyo sólido a la investigación en cuanto a la variaciones de la sociedad y comportamientos organizacionales frente a la pandemia por lo que las

empresas deben estar sujetas al cambio constante para así poder realizar sus actividades mercantiles buscando el cumplimiento de sus objetivos y sobre todo la interacción entre los clientes, los bienes y servicios que ofertan, las limitaciones de la investigación se dieron debido a que se analizó un sector de importación como fue el de electrodomésticos centrándose en productos de refrigeración doméstica por lo que no se sabe con exactitud cuál fue el comportamiento de los demás sectores en los años que ocurrió la pandemia, también el acceso a la información que brindaron los colaboradores de las empresas importadoras antes, durante y después del COVID – 19 fue un limitante hasta conseguir contacto directo con las personas encargadas del área de importación de dichas empresas, por lo tanto las nuevas líneas de investigación pueden estar centrados en conocer el efecto generado por la post pandemia en las importaciones para conocer la recuperación de este sector y saber si los clientes finales notaron una variación el PVP.

6. Bibliografía

- Acacia Technologies. (18 de febrero del 2020). *Contenedores Marítimos: historia, función y Optimización*.<https://www.acaciatec.com/contenedoresmaritimos/#:~:text=El%20contenedor%20mar%C3%ADtimo%2C%20tambi%C3%A9n%20llamado,media%20de%20Carolina%20del%20Norte>.
- Aguilar, D. y Casanova, A. (2022). *Los efectos de COVID - 19 en el comercio exterior del Ecuador. Códigos JEL: F10, F13, F17, F19. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, 4(4), 30-54*. <https://revistas.ug.edu.ec/index.php/fce/article/view/1851/2646>
- Arrieta, R. y Jara, J. (2021). *Logística Integrada y Cadena de Abastecimiento - III162 -202102*. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/663572>
- Aucapiña, J. (2022). *Importaciones y la recaudación tributaria en el Ecuador, en tiempos de pandemia*. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/35309>
- Bajaña, I. (2020). *Incidencias del COVID - 29 en Ecuador*.<https://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/6001/5157>
- Banco Mundial. (2020). *Perspectivas económicas mundiales, junio de 2020*. Washington, DC: Banco Mundial. © Banco Mundial.<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33748?locale-attribute=es>
- Barleta, E y Sánchez, R. CEPAL (2021). *Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46979/S2100302_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- BBC News Mundo (15 de septiembre del 2021). *Qué es la crisis de los contenedores y cómo afecta al comercio mundial y a tu bolsillo* [Archivo de video].<https://www.youtube.com/watch?v=Rm8ulgsEaPk&t=93s>
- Bonilla, L. y Paguay, A. (2018). *Estudio de competitividad de la industria ecuatoriana de electrodomésticos de línea blanca*. <https://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/42449>
- Campoverde, C. (2021). *Incidencias en las empresas de línea blanca en el Ecuador periodo 2010-2017 mediante Sistema Dupont*. <https://cia.uagraria.edu.ec/Archivos/CAMPOVERDE%20GARCIA%20CAROLAIN.pdf>

- CEPAL. (2019). *Actividad portuaria en el 2018. Los puertos top 20 en América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/infografias/actividad-portuaria-2018-puertos-top-20-america-latina-caribe>
- CEPAL. (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*. <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-contenedores-puertos-la-region-se-mantuvo-estatico-2019-se-evidencia>
- CEPAL. (2021). *Informe portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID – 19 en el comercio marítimo transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/infografias/actividad-portuaria-2018-puertos-top-20-america-latina-caribe>
- CEPAL. (2022). *Informe portuario 2021. Las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe*. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/47901-informe-portuario-2021-primeras-senales-recuperacion-transporte-maritimo>
- Chen, A. (2022). *Como ha impactado la pandemia en la importación de electrodomésticos grandes*. <https://effectuscontentplatform.com/how-has-the-pandemic-impacted-import-of-major-appliances/>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) 2021. *Revisión del transporte marítimo*. https://unctad.org/system/files/officialdocument/rmt2021_en_0.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2022. *Navigating Stormy Waters*. <https://unctad.org/rmt2022>
- Cuba, E. (2021). *Fletes marítimos, como han subido y porque nos afecta*. <https://rpp.pe/economia/economia/fletes-maritimos-por-que-han-subido-y-como-nos-afecta-noticia-1370233>
- Escudero, M. (2019). *Logística de almacenamiento*. 2ª edición. https://books.google.com.ec/books?id=vcSPDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=logistica&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Eslava Sarmiento, L. A. (2019). *Logística del transporte de mercancías en contenedores marítimos*. Bogotá, Ediciones de la U. <https://bibliotecas.ups.edu.ec:3488/es/ereader/bibliotecaups/127083?page=23>.
- Fornos, G. (2020). *CPVID - 19: Un desafío para las compras y la gestión del riesgo en la cadena de suministro*. <https://www.tendencias.kpmg.es/2020/03/covid-19-cadenas-de-suministro/>
- Guamán, A., Miño, G., García, E., García, A, y Moyano, J. (2018). *Análisis del sistema logístico del Ecuador y Japón en las importaciones desde la región asiática*. <https://www.eumed.net/rev/japon/32/ecuador-japon-importaciones.html>

- Hernández, C. y Carpio, N. (2019). *Introducción a los tipos de muestreo*.
file:///C:/Users/HP/Downloads/7746.pdf
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2021). *Menos impuestos para aliviar el impacto del costo del flete en el comercio ecuatoriano*.
<https://www.produccion.gob.ec/menos-impuestos-para-aliviar-el-impacto-del-costo-del-flete-en-el-comercio-ecuatoriano/>
- Nomenclatura Arancelaria Común de la Comunidad Andina. (2021). *Decisión N.º 885. Aprobación de la Nomenclatura Común – NANDINA*.
<https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/Gaceta%204359.pdf>
- Organización Mundial del Comercio. (2020). *El crecimiento del comercio de servicios se debilita mientras la crisis del COVID - 19 sacude la economía mundial*.
https://www.wto.org/spanish/news_s/news20_s/wtoi_11mar20_s.htm
- Organización Mundial del Comercio. (2022). *El barómetro sobre el comercio de mercancías indica un posible punto de inflexión para el comercio a medida que se reducen las presiones de la oferta*.
https://www.wto.org/spanish/news_s/news22_s/wtoi_21feb22_s.htm
- Pareto, V. (1896). <https://economipedia.com/definiciones/vilfredo-pareto.html>
- Pinasco, G. (2020). *Fuerte inversión para impulsar el sistema logístico del comercio exterior ecuatoriano*. <https://www.vistazo.com/enfoque/fuerte-inversion-para-impulsar-el-sistema-logistico-del-comercio-exterior-OWVII86901>
- Quevedo, M., Vásquez, L., Quevedo, J., y Pinzón, L. (2020). *COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador. Dominio de las Ciencias, 1006-1015*.
file:///C:/Users/HP/Downloads/DialnetCOVID19YSusEfectosEnElComercioInternaciona1CasoEcu-7539760.pdf
- Quiñonez, M. y Quiñonez, L. (2020). *Política de comercio exterior en Ecuador: un análisis comparativo*. *Centro Sur*, 4(2), 266-284. file:///C:/Users/HP/Downloads/81-Artículo-381-3-10-20200708.pdf
- Sánchez, R. y Weiker, F. (2020). *Logística internacional postpandemia: Análisis de las industrias aéreas y de transporte marítimo de contenedores*. Serie Comercio Internacional, N° 162 (LC/TS.2020/190), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/1/S2000789_es.pdf
- Serna, L. (2021). *El COVID - 19. (Pandemia) y sus cambios de hábitos sociales en las habilidades empresariales*. <https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/udaakadem/article/view/371/554>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2022). *Arancel Nacional*.
<https://mesadeservicios.aduana.gob.ec/arancel/>

Servicio de Rentas Internas. (2020). *Recaudación Diaria*. <https://www.sri.gob.ec/estadisticas-sri>

Torres W. (2021). *Crisis de contenedores: el aumento en fletes llega hasta un 1.033%*.
<https://www.primicias.ec/noticias/economia/flete-contenedores-industria-nacional/>

Ugarte, J. (2020). Business empresarial. *Electrodomésticos: ¿Cómo cambió el consumo de la línea blanca en tiempos de pandemia?*
<https://www.businessempresarial.com.pe/electrodomesticos-como-cambio-el-consumo-de-la-linea-blanca-en-tiempos-de-pandemia/>

Valencia, A. (04 de enero de 2022). *Importancia de los contenedores para el comercio exterior*.
<https://es.linkedin.com/pulse/importancia-de-los-contenedores-para-el-comercio-andr%C3%A9s-valencia?trk=pulse-article>

Zabala, J. y Guamán, J. (2022). *Dinámica económica del sector de la manufactura y comercio de electrodomésticos y línea blanca*. <https://www.ekosnegocios.com/articulo/dinamica-economica-del-sector-de-la-manufactura-y-comercio-de-electrodomesticos-y-linea-blanca>