

Crisis Internacional de Contenedores en las Exportaciones de Banano desde Ecuador

International Crisis of Containers in Banana Exports from Ecuador

Jimmy Gabriel DÍAZ-CUEVA¹  **y Roland Joel MONTEALEGRE-LOZANO¹** 

1. Universidad Técnica de Machala, Facultad de Ciencias Empresariales. Machala, Ecuador.

Email: jgdiaz@utmachala.edu.ec; rmonteale1@utmachala.edu.ec

Resumen

La evolución del mundo global ha sido propulsada principalmente por el comercio internacional, mejorando la calidad y nivel de desarrollo de las naciones que intervienen en este proceso. Desarrollo por el cual las empresas, mediante un plan detallado, crean condiciones para ingresar al mercado internacional. No obstante, a raíz del inicio de la pandemia se fueron implementando medidas drásticas de bioseguridad y cierre de fronteras, lo que a su vez dio origen a un gran atascamiento comercial alrededor del mundo, ocasionando una crisis de contenedores para exportar productos. La investigación tuvo como objetivo analizar la crisis internacional de contenedores en las exportaciones de banano en el Ecuador durante el año 2021 y se realizó a través de la revisión documental. Este tipo de estudio tiene un enfoque cualitativo a través de los métodos teóricos analítico-sintético, síntesis e inductivo-deductivo. Los resultados obtenidos indican que la industria bananera sufrió una disminución considerable en sus exportaciones y producción, a causa del retraso del envío de materiales y materias primas y de la escasa oferta de contenedores como tal. Sin embargo, el sector se ha logrado adaptar a todas las medidas internacionales e ir recuperando progresivamente la actividad comercial y la estabilidad económica de este pilar fundamental.

Palabras Clave

Comercio internacional, Mercado internacional, Pandemia Covid-19, Crisis de contenedores, Industria bananera.

Abstract

The evolution of the global world has been driven mainly by international trade, improving the quality and level of development of the nations that intervene in this process, development by which companies through a detailed plan creating conditions to enter the international market; however, the beginning of the pandemic was due to the implementation of drastic biosecurity measures and border clearance, which in turn gave rise to a large commercial activity around the world, causing a crisis of containers for exporting products. The investigation aims to analyze the international crisis of containers in banana exports in Ecuador during the year 2021, through the documentary review. This type of study has a qualitative approach through analytical-synthetic, synthetic and inductive-deductive theoretical methods. The results obtained indicate that the banana industry has suffered a considerable reduction in its exports and production, as a result of the delay in the shipment of materials and raw materials, and the limited supply of containers as such; However, the sector has managed to adapt to all international measures and gradually recover the commercial activity and economic stability of this fundamental pillar.

Keywords

International trade, International market, Covid-19 pandemic, Container crisis, Banana industry.

Antecedentes de la Crisis Internacional de Contenedores

En la actualidad, la mayoría de los países están en proceso de recuperación tras la crisis de la pandemia del Covid-19 que se sigue viviendo alrededor del mundo, pero sobre todo en países en vías de desarrollo. Estos han sido los más afectados porque su comercio depende, en gran parte, del comercio internacional. Tal como lo menciona Jorge-Martín (2022): “el nivel de desarrollo en la producción de bienes o servicios y del tráfico marítimo es gracias al comercio mundial que se formó entre los siglos XVI y XVII debido al surgimiento del capitalismo comercial” (p. 248).

El comercio internacional se vio afectado a total escala por el virus del Covid-19, debido a que, en su totalidad, el proceso de intercambio comercial global depende de las diferentes formas de transporte y de los nexos que estas generan en el mundo. En consecuencia, la crisis de contenedores es una secuela de la pandemia, cuyo origen específico parte de la elevada demanda de productos y los exuberantes costos de traslado por la escasez de espacio para exportar. Como lo menciona Palau (2021), las empresas no han tenido otra opción que subir el precio de sus productos para asumir el costo del incremento progresivo de los fletes de Oriente a Occidente (p. 49).

Como lo explican más concretamente Estrada Vidal y Reyes Hidalgo (2017), en la crisis de contenedores las empresas navieras, al no conseguir abastecerse de suficiente carga cuando operan con buques más grandes y de alta capacidad para ahorrar, ocasionan la elevación de precios de los fletes para compensar el costo del traslado vía marítima (p. 18).

En una revisión general del primer trimestre del 2020 y del segundo, con el único objetivo de controlar la pandemia del Covid-19

con la toma de medidas altamente estrictas, Sánchez y Weikert (2020) mencionan:

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. Como resultado de las circunstancias actuales, los volúmenes de comercio de contenedores han variado de manera importante durante los siete primeros meses de 2020. (p. 36)

La crisis de los contenedores en el Ecuador se vio reflejada en mayor concentración en las exportaciones, especialmente del banano. Según datos redactados por la Cámara Marítima del Ecuador (2021): “Ecuador exportó hasta el primer semestre de junio del 2021; 194.64 millones de cajas de banano; 9.32 millones menos que en el mismo periodo del 2020” (p. 1). Las cifras registradas fueron las más bajas en los últimos años, representando el 4.57 % de declive.

Una de las causas más notables que ocasionaron las terribles consecuencias en la exportación del banano, como lo redactó también la Cámara Marítima del Ecuador (2021), se encuentra en la preferencia de China por adquirir el producto de sus países vecinos luego de encontrar muestras del virus en los contenedores ecuatorianos.

Por tal razón, este trabajo tiene como objetivo, a través de revisión documental, analizar la crisis internacional de contenedores en las exportaciones de banano en el Ecuador durante el año 2021. La importancia del presente análisis radica en identificar cuán afectado se vio el comercio internacional por la elevación de los costes logísticos, provocando una serie de eventos sociales que llegaron a tener efecto directo sobre el bolsillo de los ciudadanos.

El resultado es una sorprendente escasez de disponibilidad de espacio para la comercialización de mercancías de Orien-

te a Occidente, específicamente de Asia a Oriente. Principalmente, después de que en la principal potencia exportadora, China, se desencadenara la última pandemia.

Los productos demandados a gran escala no pueden ser comercializados por la falta de contenedores. Mientras el mundo padecía de la primera oleada de la pandemia provocada por el Covid-19 se produjo un atascamiento total global a causa de las medidas tomadas por cada nación para tratar de evitar la propagación del virus, la más grande de ellas fue el cierre de fronteras.

La actividad económica permaneció prácticamente inmóvil por el confinamiento y las fronteras cerradas, la demanda de productos también bajó. Esto fue un golpe enorme para toda la economía, como consecuencia de esto varias empresas colapsaron y, en lo posterior, cerraron. Situación que desencadenó el frene del transporte marítimo con menos barcos de carga en actividad y menos contenedores, dando como último efecto (en cadena del 2020) el encarecimiento desorbitado de los preciosos.

En la lucha contra los picos de contagios, en el 2021 el avance en el proceso de inoculación en las poblaciones y el indudable esfuerzo por reactivar la economía permitieron que vaya creciendo paulatinamente la demanda de toda mercancía. Sin embargo, el problema con la crisis de contenedores seguía vigente, haciendo que todo el proceso colapse o no logre desarrollarse aún con bajas expectativas.

El surgimiento de las nuevas variantes del virus mantuvo el temor a reactivar la economía como lo era antes del surgimiento de la pandemia, lo cual provocó en el mundo y, especialmente en los grandes puertos como los de China, operar bajo niveles muy altos en restricciones de seguridad. Sin embargo, esto no aseguró que se eviten los estancamientos comerciales, puesto que los cierres temporales de puertos siguen a la orden del día.

El consumo en importaciones era más costoso por el aumento de los precios en los transportes, debido al costo logístico internacional que representa entre el 15 % y 20 % del valor del comercio exterior. La razón de esta crisis fue por el aumento en la demanda de contenedores por la postpandemia y la imposibilidad de poder actuar ante ella, dando como resultado que la logística busque las rutas más rentables entre Asia y el hemisferio norte, lo restante iría dirigido a los tráficos menos rentables del sur global.

Debido a la pandemia del Covid-19 se desataron una serie de eventos negativos en todo el mundo y en las diferentes áreas sociales que lo manejan, como lo son principalmente las economías de las naciones, el cierre de fronteras, confinamiento total provocando desabastecimientos de productos de primera necesidad, materias primas, estancamiento en los puertos marítimos e incluso el cierre de muchas empresas. De esta manera, se entiende a la crisis de contenedores como la escasez de espacio disponible para transportar mercancías como consecuencia de todos los factores mencionados, debido a ello los exorbitantes precios del transporte marítimo (Acosta-Palomeque et al., 2018).

Luego de conjeturar sobre el alza de los precios de los fletes navieros está la llamada crisis de contenedores, que se traduce en una inusitada falta de espacios disponibles para exportar mercadería de Asia a Occidente. Si antes se pagaba \$ 2 000 por mover un contenedor desde China hasta la costa oeste de Estados Unidos, ahora se tiene que pagar \$ 20 000 (Barría, 2021).

China, potencia mundial, al imponer estrictas reglas para mantener un control en los contagios y nuevas oleadas del virus, provoca un doble efecto de retraso en la logística y producción cuando en determinados sitios existen rebrotes, provocando que los plazos de entrega sigan extendiéndose (Barría, 2021).

En efecto, la crisis logística mundial golpeó fuertemente al Ecuador, cuya economía depende mucho de la comercialización de banano y camarón hacia el mundo. Soltando un eslabón esencial de la cadena productiva, la falta de contenedores afecta el proceso de producción y exportación de los dos pilares económicos del país que generan más de 6 000 millones de dólares al año y 770 000 de empleos directos e indirectos (España, 2021).

El atasco en los fletes navieros por la crisis logística provoca el retraso de la entrega de materias primas indispensables para la producción, sumando a esta el encarecimiento de las mismas, disminuyendo las ganancias y frenando a gran escala el flujo del comercio. Sin embargo, nadie se atreve a dar cifras (en dólares) aproximadas sobre estas pérdidas.

A lo largo de los siglos, la humanidad ha atravesado por varios episodios epidemiológicos, de los cuáles como resultado solo se ha dado un proceso evolutivo bajo presión en la sociedad en el sector científico y tecnológico. Justo antes de comenzar la segunda década del siglo 21, la gran mayoría de países en el mundo se vieron afectados por el surgimiento de un virus letal llamado Covid-19, golpeando fuertemente las áreas más importantes del desarrollo como lo es el comercio (que mueve a toda economía), la sociedad por el aislamiento físico impuesto en casi todo el mundo y el impacto sanitario, como lo mencionan Navarro Rubio et al. (2021), "los efectos de la postpandemia que aún se viven en la actualidad no son solo de aislamientos, repercute en todas las áreas de la sociedad" (p. 356). Sin embargo, pese a todos los esfuerzos posibles por regresar a la estabilidad comercial y económica, comenta Laurell (2020), es irrefutable que la mayor concentración de recursos se deba destinar a la atención médica y de suministros para la salud, a fin de lograr salvar vidas.

Una de las características más reconocidas de Ecuador es ser mundialmente

conocido por tener la capital bananera del mundo. Ecuador sostiene su economía en las exportaciones del petróleo y de productos no petroleros como lo son principalmente el banano y el camarón, con mayor énfasis en el sector bananero. Según el Ministerio de Comercio Exterior (2017) la exportación bananera representa el 2 % del Producto Interno Bruto en general y aproximadamente el 35 % del Producto Interno Bruto agrícola.

Prácticamente, el sector bananero es un eje principal en el desarrollo comercial y económico del país por ser generador de miles de puestos de trabajo, especialmente en la región costa por el sector agrícola y en la parte del comercio al por mayor y menor de esta materia prima. Según datos otorgados hasta el 2020 por la herramienta *Trade Map* de la *International Trade Centre-ITC*, Ecuador se mantendría en primera posición de los países exportadores de banano, esto para entender mejor su rol como pilar fundamental en la economía.

En el 2021 solo el sector bananero tuvo una recesión en sus ventas de hasta un 5.5 % en toneladas y un 9.1 % en dólares. En comparación al 2020, casi al finalizar el segundo semestre del año los puertos registraron una salida de 5 253 toneladas de fruta, traducida en ingresos representan \$ 2 598 millones de dólares a nuestra economía, generando 500 000 empleos (España, 2021)

Análisis de los Efectos de la Crisis Internacional de Contenedores

Partiendo del objetivo planteado y a los antecedentes expuestos, los siguientes resultados exponen la sistematización de los principales hallazgos encontrados en diferentes investigaciones científicas consultadas sobre la crisis de contenedores, también llamada efecto post pandemia Covid-19 en las exportaciones de banano del Ecuador.

El presente trabajo de investigación es de tipo documental, con un enfoque cualita-

tivo y con un alcance exploratorio. Los materiales utilizados han sido publicaciones científicas coherentes, de total afinidad al tema de investigación, así como informes de organizaciones internacionales y nacionales, los cuales tuvieron una elección por identificación de bases de datos y análisis de las referencias de los artículos científicos consultados previamente.

Las bases de datos consultadas fueron Dialnet, Redalyc, Doaj, Scielo, Science Direct, entre otras bases de datos. Así también como la ayuda de Google académico para la búsqueda de información. Las búsquedas en los diferentes servidores se realizaron por título y palabras claves, utilizando las siguientes frases de búsqueda: 'crisis comercial internacional', 'comercio internacional', 'efectos comerciales post pandemia', 'exportación de banano', 'sector bananero ecuatoriano', 'crisis de mercado internacional'. Estas búsquedas se realizaron en idiomas como el portugués, inglés y español.

En el proceso del desarrollo de la investigación fue esencial leer el resumen e introducción de cada artículo científico para ordenar y clasificarlos en una tabla de revisión de literatura. En su selección se procedió a revisar las referencias bibliográficas a través de la lectura y el método de análisis para su

posterior elección de fuentes de información pertinentes y coherentes a la investigación, verificando su indexación en base de datos o fuentes oficiales de las diferentes organizaciones internacionales y nacionales.

Los métodos científicos utilizados para el marco teórico, resultados y discusión son el analítico-sintético e inductivo-deductivo. Explicándolo de una forma más clara, se usó el análisis para la obtención de información pertinente y relevante, así como una síntesis para clasificar y relacionar la información obtenida. Como última herramienta se usó el método inductivo-deductivo en la verificación de literatura sobre la crisis internacional de contenedores en el comercio internacional.

Análisis de la crisis en las exportaciones de banano en Ecuador en el año 2021

En base a lo planteado se establecen cinco estudios de casos de exportaciones que se han visto afectadas por la crisis de contenedores. Los resultados están sistematizados en la Tabla 1, misma que dispone el autor y año, muestra, crisis de contenedores y explica el efecto que ha tenido en las exportaciones de banano y otros.

Tabla 1. *Estudio de casos de crisis de contenedores en exportaciones de diferentes productos*

Autor / año	Muestra	Crisis de contenedores
Álvarez Cañares et al. (2021)	Estudio documental: Ecuador	Para la fecha de diciembre del 2020 la libra de camarón tuvo un precio de \$ 2.31, cuya diferencia con el mes de enero fue de 0.27 centavos menos a causa de la prohibición del consumo de camarón ecuatoriano en algunas provincias de China.
Ulloa Barre et al. (2021)	Datos estadísticos: exportaciones Ecuatorianas	Café y elaborados: en el sector cacaoero se ve una notable reducción del 2 % durante el primer semestre del año 2020 en comparación al año anterior. En cuanto a la comercialización y distribución del producto, los principales problemas que se presentaron fueron en el mes de marzo, por otra parte, los problemas logísticos fueron claros por las restricciones en cuanto al transporte.

Tabla 1. Estudio de casos de crisis de contenedores en exportaciones de diferentes productos. Continuación

Autor / año	Muestra	Crisis de contenedores
De Armas Águila et al. (2021)	Estudio documental: Cuba	Afectación total en la cadena de suministros provocando una actividad productiva debilitada y acumulación de problemas domésticos.
Acaro et al. (2021)	Estudio documental: datos del Banco Central del Ecuador	Mediante el análisis se determinó que el decrecimiento de las exportaciones continuaría para el 2021 a causa de la crisis pandémica.
García y Vite (2021)	Estudio documental: análisis del Banco Central del Ecuador	Pese a la emergencia sanitaria, las medidas de bioseguridad y nuevas formas de trabajo en el 2020 se evidenció una variación positiva de \$ 297.1 millones de dólares más que el 2019, con un porcentaje de 17.41 % que indica el crecimiento de banano exportado del 2020 en comparación con el primer semestre 2019.

Fuente: elaboración propia

El transporte de contenedores está estrechamente relacionado con el desarrollo económico mundial, la actividad del consumidor y las cadenas de suministro, este es uno de los sectores más golpeados por las restricciones impuestas por la pandemia. Como resultado, el impacto de la oferta y la demanda de servicios de envío ha tenido un impacto negativo, ya que los volúmenes de carga han estado bajo presión desde 2020. Ecuador depende del sector bananero y del camarón, pero con la crisis logística mundial se ha perdido un eslabón clave en la cadena productiva. La escasez de contenedores ha interrumpido los procesos de fabricación y exportación de los dos principales pilares económicos del país, desviando más de \$ 6 mil millones anuales y creando 770 000 empleos directos e indirectos.

De acuerdo a los estudios analizados se identifica que el precio de camarón decreció (Álvarez Cañares et al., 2021), que la demanda del café y sus derivados disminuyó un 2 % en ventas internacionales (Ulloa Barre et al., 2021), también se evidenciaron problemas en la cadena de suministro (De Armas Águila et al., 2021), decrecimiento en las exportaciones totales (Acaro Chamba et al., 2021) y, finalmente, se establecieron nuevas medidas de trabajo (De la Torre, 2021; García & Vite, 2021).

A tal efecto, en los últimos dos años las exportaciones no han beneficiado al de-

sarrollo económico del Ecuador. En comparación del año 2020, el 2019 no fue un año muy productivo por la recesión económica a causa del Covid-19 (Acaro Chamba et al., 2021). La trayectoria histórica del sector bananero determina su papel vital como uno de los ejes económicos más importantes para el desarrollo del Ecuador, porque genera puestos de trabajo en cientos de familias del sector rural, generando también divisas que benefician aún más el intercambio de bienes y servicios, además de la construcción de infraestructuras que facilitan el comercio local y exterior (Andrade Arteaga et al., 2020; Poveda Burgos et al. 2021).

Analizando los diversos eventos históricos del Ecuador desde el año 1998 hasta la actualidad, se pueden recapitular las crisis económicas más severas del Ecuador y su impacto con el sector comercial, determinando que la pandemia del Covid-19 ha sido la crisis de mayor efecto negativo de la historia (Banco Central del Ecuador, 2020).

Muchos de los sectores industriales no esperaron a que la situación empeorara para tomar medidas y, sin necesidad de una orden del Estado, comenzaron a desarrollar su producción bajo protocolos de bioseguridad adecuados ante el Covid-19. Sin embargo, todo el sector productivo estuvo llamado a direccio-

nar sus medidas con base en la plena prevención y protección de todo el personal vinculado con el desenvolvimiento de su actividad.

Por otra parte, en el sector de la agricultura y pesca siempre se han mantenido medidas de bioseguridad por el riesgo salud, riesgo que nunca ha dejado de estar presente en el trabajo de campo. Desde años atrás, esto ha garantizado un estado óptimo y adecuado de la salud de sus trabajadores y el cuidado de los productos agropecuarios (Andrade Rodríguez & Meza Lino, 2017).

Retomando el tema de los problemas de la cadena de suministros, en efecto, la mayoría de países exceptuó esta área de trabajo del confinamiento, debido a que la logística de suministro de alimentos es una actividad de primera necesidad para la sociedad, para el desarrollo del día a día de todos los habitantes ejerciendo su derecho a la vida, salud y supervivencia. Esta excepción se realizó con el objetivo de que las plantaciones y demás sectores productivos mantengan sus operaciones con el cumplimiento de normas de bioseguridad emitidas por las autoridades pertinentes de cada nación (León et al., 2020).

Teniendo en cuenta lo analizado hasta aquí se puede plantear que las consecuencias provocadas por la crisis pandémica y de los contenedores trajo consigo el desabasteci-

mientos de insumos, así como problemas en las exportaciones referente al traslado de las mercancías. En cuanto al sector bananero, las exportaciones cayeron un 3.8 % entre enero y julio del año 2021, tal como se muestra en la Tabla 2, las causas se dieron por falta de contenedores y espacio en las navieras (Poveda Burgos et al., 2021). El aumento de los fletes responde a las causas anteriores, por lo que entre febrero de 2020 hasta agosto 2021 los fletes navieros subieron en un 100 %.

De enero a mayo del presente año Ecuador exportó 158.15 millones de cajas de banano, en comparación con el mismo período de 2021. Esta cifra representa una disminución de los envíos del 6.36 %, lo que corresponde a una disminución de 10.74 millones de cajas (Poveda Burgos et al., 2021).

Según las cifras comentadas, el impacto del precio de los insumos agrícolas ha sido fuerte, especialmente en los precios de los fertilizantes. Otras materias primas como agroquímicos, fertilizantes líquidos o solubles, plásticos para envases o empaques, maquinarias y equipos agrícolas en general aún no han reflejado un incremento inesperado, posiblemente por existencias en los almacenes de proveedores locales e internacionales, pero esto puede ocurrir por el agotamiento de estas reservas de materias primas.

Tabla 2. Exportaciones de banano por destino a julio, años 2020 y 2021

Destino	2020	Ponderado 2020 (%)	2021	Ponderado 2021 (%)	Cambio 2020-2021	Variación 2020-2021
Unión Europea	65 687 799	28.3	63 162 924	28.30	-2 524 875	-3.8 %
Rusia	46 221 984	19.9	43 444 832	19.4	-2 777 152	-6.0 %
Medio Oriente	36 570 700	15.7	29 771 967	13.3	-6 798 733	-18.6 %
Estados Unidos	22 974 905	9.9	24 459 990	10.9	1 485 085	6.5 %
Europa del Este	12 151 722	5.2	15 366 420	6.9	3 214 698	26.5 %
África	10 674 183	4.6	15 148 706	6.8	4 474 523	41.9 %
Cono Sur	13 889 130	6.0	14 156 499	6.3	267 368	1.9 %
Asia Oriental	16 652 566	7.2	12 143 643	5.4	-4 508 923	-27.1 %
Reino Unido	4 218 548	1.8	2 970 782	1.3	-1 247 766	-29.6 %
Oceanía	2 051 881	0.9	1 893 177	0.9	-158 704	-7.7 %
EFTA	1 193 162	0.5	1 012 908	0.5	-180 254	-15.1 %
Canadá	115 202	0.1	65 718	0.0	-49 483	-43.0 %

Fuente: elaboración propia con base en Poveda Burgos et al. (2021). Valores expresados en cajas de 18.14 kg

Consideraciones Finales

En el futuro se podría llegar a tener menos áreas cultivables, menos inversión e incluso menor rendimiento por hectárea y, por lo tanto, menos oferta en el mercado mundial. Esto último se espera y, debido a las leyes de la oferta y la demanda, eventualmente aumentarán los precios de los productos agrícolas ecuatorianos en los mercados locales y mundiales. Ya comenzó en productos como el trigo, el azúcar, la carne, los aceites vegetales y los productos lácteos. Lo mismo se espera para los productores de piña, banano, café y cítricos, pero no es posible predecir cómo los nuevos precios de estos productos compensarán los altos costos de producción.

La crisis de contenedores es un tema del cual se ha ido tomando conciencia de manera progresiva en las empresas y entidades financieras, debido a que fue un evento en cadena a raíz del origen de la pandemia. A pesar de la grave situación a la que llegó la economía ecuatoriana, hasta cierto límite se pudo sobrellevar esta crisis, gracias a un sistema de desarrollo bien plasmado como lo es la explotación y exportación de materias primas, no solo del banano que es su mayor referente.

La crisis ha llevado a repensar el modelo de producción 'justo a tiempo', una estrategia que anima a los fabricantes a mantener un inventario mínimo en sus fábricas para ahorrar espacio y costos. En la fabricación justo a tiempo, si un componente se retrasa o es difícil de obtener, puede interrumpir todo el ciclo de producción. A efectos de la capacidad agrícola, de tecnología y ventaja altamente competitiva en el mundo en la industria bananera, los compradores potenciales del banano ecuatoriano van recuperando paulatinamente los porcentajes de importaciones del producto. De tal manera que esta crisis de contenedores y post pandemia Covid-19 sería la peor trayectoria

registrada en las exportaciones de banano que, a su vez, ya ha sido estabilizada.

Referencias

- Acaro Chamba, L.M., Córdova Montoya, A.N., Vega Granda, A.C., & Sánchez Quezada, T.X. (2021). Evolución en las exportaciones de banano e impacto del desarrollo económico, provincia de El Oro 2011 - 2020, pre-pandemia, pandemia; aplicando series de tiempo. *Polo del Conocimiento*, 6(8), 257-277. <https://bit.ly/3rHFwza>
- Acosta-Palomeque, G., Pazmiño-Arroyo, H., & Cerda-Prado, N. (2018). Inversión Extranjera Directa, Exportaciones y Crecimiento Económico en América Latina. *Economía y Negocios*, 9(2), 14-25. <https://doi.org/10.29019/eyn.v9i2.502>
- Álvarez Cañares, M. G., Vera Jiménez, K. V., & Soto Gonzalez, C.O. (2021). Covid-19: impacto económico en las exportaciones del sector camaronero ecuatoriano en el periodo 2019-2020. *Digital Publisher CEIT*, 6(3), 133-145. <https://doi.org/10.33386/593dp.2021.3.551>
- Andrade Arteaga, C., Cabrera Jara, C., Sambonino García, B., López Pinargote, C., & Poveda Burgos, G. (2020). *Afectación a las exportaciones de banano ecuatoriano a causa de la pandemia por el Covid-19* [Ponencia]. Congreso Internacional Virtual Sobre Covid-19. Consecuencias Psicológicas, Sociales, Políticas y Económicas, 12-14 de mayo 2020, Quito, Ecuador.
- Andrade Rodríguez, L., & Meza Lino, A. (2017). Acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea: el caso del sector bananero ecuatoriano. *Revista Espacios*, 38(58), 56. <https://bit.ly/3MbrqzH>
- Banco Central del Ecuador. (2020). *Evolución de la balanza comercial. enero-octubre / 2018*. Banco Central del Ecuador. <https://bit.ly/3CDFJK1>
- Barría, C. (30 de agosto de 2021). *La emergencia de los contenedores: cómo una de las mayores crisis del transporte marítimo de*

- la historia puede afectar tu bolsillo. BBC News Mundo. <https://bbc.in/3yoWINX>
- Cámara Marítima del Ecuador. (23 de julio de 2021). *Exportación bananera cerró el primer semestre del año con caída del 4.57 %*. CAMAE. <https://bit.ly/3rzSmzJ>
- de Armas Águila, Y., Cuenca Garcell, K., & Figueira Ricardo, I. (2021). Exportación de servicios en la era post COVID-19. *Información para directivos de la Salud*, 36, 1-19. <https://bit.ly/3EpRd5k>
- de la Torre, C. (2021). El manejo fiscal: revisión técnica de su realidad en el Ecuador, 2000-2019. *Estudios de la Gestión: Revista Internacional de Administración*, (9), 55-80. <https://doi.org/10.32719/25506641.2021.9.3>
- España, S. (25 de noviembre de 2021). *El banano y el camarón, dos pilares de la economía de Ecuador, se atascan en la crisis logística mundial*. El País. <https://bit.ly/3eelZTW>
- Estrada Vidal, A. C., & Reyes Hidalgo, N.Y. (2017). *Factores que generaron la crisis en el sector naviero de transporte de contenedores y los cambios en la configuración de las líneas navieras entre los años 2014 y 2016*. [Tesis de grado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC)]. <https://bit.ly/3fPA76u>
- García, S., & Vite, H. (2021). Análisis comparativo de las exportaciones bananeras del Ecuador entre el primer semestre 2019 vs el primer semestre 2020. Post Covid-19. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, IV, 194-201.
- Jorge-Martín, R. (2022). Internacionalización y supervivencia exportadora. Un estado de la cuestión. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, (55), 245-268. <https://bit.ly/3rDyVpw>
- Laurell, A. C. (2020). Las dimensiones de la pandemia de Covid-19. *El Trimestre Económico*, 87(348), 963-984. <https://doi.org/10.20430/ete.v87i348.1153>
- León, L., Matailo, A., Romero, A., & Portalanza, C. (2020). Ecuador: producción de banano, café y cacao por zonas y su impacto económico 2013-2016. *Revista Científica UIS-RAEL*, 7(3), 97-114. <https://doi.org/10.35290/rcui.v7n3.2020.324>
- Ministero de Comercio Exterior. (2017). *Informe sector bananero ecuatoriano*. Ministerio de Comercio Exterior. <https://bit.ly/3CETRCZ>
- Navarro Rubio, M.D., Baquero Úbeda, J.L., Bosque García, A.M., Alfonso Zamora, S., & Lorenzo Garmendia, A. (2021). Impacto de la pandemia por Covid-19: el punto de vista de las asociaciones de pacientes. *Journal of Healthcare Quality Research*, 36(6), 355-362. <https://doi.org/10.1016/j.jhqr.2021.05.003>
- Palau, J. C. (2021). Los altos fletes y recargos ponen en pie de guerra a los cargadores. *El Mercantil*, 48-59. <https://bit.ly/3fQ432o>
- Poveda Burgos, G.H., Cabrera Jara, C. A., Carrera López, J. S., & Sambonino García, B. de L. (2021). Afectación a las exportaciones de banano ecuatoriano a causa de la pandemia por el Covid-19: Impact on Ecuadorian Banana Exports Due to the Covid-19 Pandemic. *South Florida Journal of Development*, 2(2), 3200-3212. <https://doi.org/10.46932/sfjdv2n2-158>
- Sánchez, R., & Weikert, F. (2020). Logística internacional pospandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores. *Comercio Internacional*, (162). <https://bit.ly/3ykhlec>
- Ulloa Barre, N.M., Fajardo Loayza, V.A., González Illescas, M.L., & Solórzano Solórzano, S.S. (2021). Estrategias post Covid-19: desafíos para las empresas exportadoras de productos tradicionales. *INNOVA Research Journal*, 6(2), 180-195. <https://doi.org/10.33890/innova.v6.n2.2021.1636>

