



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, DERECHO Y BIENESTAR

CARRERA DE ECONOMÍA

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA**

TEMA:

**LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA PESCA Y SU CONTRIBUCIÓN AL COMERCIO
JUSTO EN MANTA**

AUTOR:

VÉLEZ IDUARTE JERIXA ANAYELY

DIRECTOR DE TESIS:

DR. CARLOS AUGUSTO MOYA JONIAUX, PhD.

MANTA, ECUADOR

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad Ciencias Sociales, Derecho y Bienestar de la carrera de Economía de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular Proyecto de investigación bajo la autoría de la estudiante VÉLEZ IDUARTE JERIXA ANAYELY, legalmente matriculado/a en la carrera de Economía, período académico 2025(1), cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es **“LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA PESCA Y SU CONTRIBUCIÓN AL COMERCIO JUSTO EN MANTA”**.

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad de este, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 5 de agosto de 2025

Lo certifico,



Dr. Carlos Moya Joniaux *PhD*
**Docente Tutor Carrera
de Economía**

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Vélez Iduarte Jerixa Anayely, declaro que el presente trabajo titulado: “Los Procesos Logísticos de la Pesca y su Contribución al Comercio Justo en Manta” es de mi exclusiva autoría. Este trabajo ha sido desarrollado bajo la tutoría del Dr. Carlos Moya Joniaux, PhD., de manera original y en estricto respeto a los principios éticos y académicos establecidos por la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (ULEAM).

Asimismo, manifiesto que toda la información contenida en este proyecto de titulación que no corresponde a mi autoría ha sido debidamente citada y referenciada conforme a las normas académicas vigentes.

Por lo tanto, asumo plena responsabilidad por el contenido, las conclusiones y los resultados expuestos en este documento, eximiendo a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí y a sus representantes legales de cualquier reclamo o acción legal que pudiera derivarse.

Además, cedo los derechos de este trabajo a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, para que forme parte de su patrimonio de propiedad intelectual, incluyendo investigaciones, trabajos científicos, técnicos y de titulación.

Manta, 05 de agosto de 2025

Jerixa Vélez

.....
Jerixa Anayely Vélez Iduarte
Autor

Agradecimiento

A Dios, origen y destino de todo lo que soy.

A mis padres, Janeth y William, y a mi hermano, Jeremy, por su amor firme y respaldo constante, que han estado presentes en cada etapa de mi vida.

Y al Dr. Carlos Moya, por su acompañamiento académico y paciencia en el desarrollo de esta investigación.

Índice de contenido

Introducción:	1
Capítulo I. Planteamiento del Problema	3
Tema/Núcleo Problémico	3
Justificación del Problema	3
Delimitación del Problema	5
Diseño Teórico	6
Planteamiento del Problema	6
Objeto de Estudio	9
Campo (Área/Línea de Investigación)	9
Objetivos del Estudio	9
Capítulo II- Marco Teórico	10
Fundamentación Teórica	10
<i>Procesos Logísticos de la Pesca</i>	10
<i>Los procesos logísticos de la pesca a nivel mundial</i>	16
<i>Los procesos logísticos de la pesca en América Latina y el Caribe</i>	19
<i>Los procesos logísticos de la pesca en Ecuador</i>	25
<i>Los procesos logísticos de la pesca en Manta</i>	28
<i>Principios del comercio justo</i>	30
<i>Diferenciación de los procesos logísticos de la pesca industrial de la artesanal</i>	33
<i>Impacto de la adopción de prácticas de comercio justo en las industrias</i>	36
Capítulo III- Diseño Metodológico	38
Enfoque metodológico	38
Métodos	38
Técnicas	40
Instrumentos	42
Capítulo IV- Resultados	44
Interpretación de los resultados de la encuesta:	44
Resultados de la entrevista:	57

Análisis de los resultados	59
Capítulo V- Conclusiones y Recomendaciones	62
Conclusiones	62
Recomendaciones	65
Referencias	66

Índice de Tablas

Tabla 1. Características de la población y muestra.....	43
Tabla 2. Forma de obtención de la materia prima por parte de las empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta.....	44
Tabla 3. Porcentaje de producción de las empresas destinado a la exportación.....	45
Tabla 4. Cantidad de empleados directamente involucrados en la gestión logística de las empresas pesqueras	45
Tabla 5. Procesos logísticos que realizan actualmente las empresas pesqueras	46
Tabla 6. Procesos logísticos que presentan mayores dificultades para las empresas pesqueras .	47
Tabla 7. Evaluación general de la eficiencia de los procesos logísticos en una escala del 1 al 5	48
Tabla 8. Porcentaje de automatización de los procesos logísticos en las empresas pesqueras ...	48
Tabla 9. Percepción sobre la mejora de la eficiencia operativa por la implementación de tecnología en los procesos logísticos	49
Tabla 10. Capacitación del personal logístico en herramientas tecnológicas y estrategias de optimización	50
Tabla 11. Nivel de familiaridad de las empresas pesqueras con los principios del comercio justo	50
Tabla 12. Implementación de prácticas relacionadas con los principios del comercio justo por parte de las empresas pesqueras.....	51
Tabla 13. Prácticas relacionadas con el comercio justo implementadas por las empresas pesqueras.....	52
Tabla 14. Porcentaje de ingresos destinados voluntariamente a mejoras en condiciones laborales o sostenibilidad ambiental.....	53
Tabla 15. Principales limitaciones para mejorar los procesos logísticos y adoptar prácticas de comercio justo en las empresas pesqueras	54
Tabla 16. Percepción del impacto de la mejora de los procesos logísticos en la adopción de prácticas de comercio justo	55
Tabla 17. Tipo de apoyo necesario para fortalecer la relación entre los procesos logísticos y el comercio justo en las empresas pesqueras	55
Tabla 18. Percepción sobre la adopción de prácticas de comercio justo como ventaja competitiva en el sector pesquero industrial en los próximos cinco años.....	56

Índice de Anexos

Anexo 1. Formato de encuesta	75
Anexo 2. Formato de entrevista.....	80

Resumen ejecutivo

Este estudio analizó cómo la mejora de los procesos logísticos puede fomentar la implementación de prácticas de comercio justo en la pesca industrial de Manta, Ecuador, partiendo de la necesidad de fortalecer la eficiencia operativa del sector, al mismo tiempo que se promueve la adopción de los principios del comercio justo como las condiciones laborales justas, sostenibilidad ambiental y transparencia comercial. Se empleó un enfoque metodológico mixto, combinando herramientas cuantitativas y cualitativas, aplicándose encuestas a 12 empresas pesqueras, así como una entrevista estructurada a un representante gerencial, con el fin de identificar procesos logísticos, evaluar su nivel de desarrollo y conocer la percepción sobre la incorporación de principios de comercio justo.

Los resultados reflejaron que, aunque existen esfuerzos por mejorar los procesos logísticos, estos aún enfrentan limitaciones técnicas, estructurales y organizativas, evidenciándose una adopción parcial de los principios del comercio justo, con mayor énfasis en aspectos laborales, pero menor atención a temas como sostenibilidad ambiental o comercio transparente; asimismo, se identificó interés por parte de las empresas en avanzar hacia prácticas más responsables, aunque con necesidad de apoyo en capacitación, infraestructura y recursos financieros. Se concluyó que la mejora de la logística pesquera puede ser una vía estratégica para alinear las operaciones del sector con los principios del comercio justo, siempre que exista una visión que combine modernización operativa, formación del personal y compromiso institucional y que permita generar valor económico, social y ambiental, contribuyendo a la competitividad del sector y al bienestar de las comunidades involucradas.

Palabras clave: Procesos logísticos; Comercio justo; Pesca industrial; Manta-Ecuador

Summary

This study analyzed how the improvement of logistical processes can promote the implementation of fair trade practices in the industrial fishing sector of Manta, Ecuador, based on the need to strengthen the sector's operational efficiency while encouraging the adoption of fair trade principles such as fair labor conditions, environmental sustainability, and commercial transparency. A mixed methodological approach was employed, combining quantitative and qualitative tools, with surveys applied to 12 fishing companies and a structured interview conducted with a managerial representative. The aim was to identify logistical processes, assess their level of development, and understand perceptions regarding the incorporation of fair trade principles.

The results showed that although there are efforts to improve logistical processes, they still face technical, structural, and organizational limitations. A partial adoption of fair trade principles was observed, with a stronger focus on labor aspects and less attention to issues such as environmental sustainability or transparent trade. Additionally, companies expressed interest in moving toward more responsible practices, although support is needed in training, infrastructure, and financial resources. The study concluded that improving fishing logistics can be a strategic pathway to align the sector's operations with fair trade principles, as long as there is a vision that combines operational modernization, staff training, and institutional commitment—thus creating economic, social, and environmental value and contributing to the sector's competitiveness and the well-being of the communities involved.

Keywords: Logistical processes; Fair trade; Industrial fishing; Manta-Ecuador

Introducción:

El comercio justo ha surgido como un sistema comercial alternativo al tradicional que busca una mayor equidad en el comercio internacional a través de la mejora de las condiciones comerciales, la promoción de la sostenibilidad medioambiental y la protección de los derechos de los trabajadores y/o productores en situaciones desfavorables (Freudiich, 2016), con los objetivos de garantizar una compensación justa por su trabajo, evitar prácticas abusivas y promover una distribución más equitativa de los ingresos (CEPAL, 2018). Se pretende mediante el comercio justo no solo asegurar precios que permitan cubrir los costos de producción, sino también en ofrecer a los productores y sus comunidades un acceso más equitativo al mercado, mejorando las condiciones laborales, fomentando el respeto por el medio ambiente y creando relaciones comerciales más justas y transparentes (Johnson, n.d.).

Por otro lado, la pesca es una actividad económica vital para Manta, siendo uno de los principales motores de crecimiento económico en la ciudad, debido a que no solo proporciona empleo a cientos de personas locales y de otras regiones, sino que también es fundamental para el abastecimiento de productos pesqueros en el mercado interno y para la exportación (Ruperti et al., 2020). La competitividad en el mercado depende, entre otros factores, de la eficiencia de los procesos logísticos, que abarcan desde la captura del pescado hasta su distribución, de forma que, una logística eficiente es crucial para reducir pérdidas, mantener la calidad del producto y controlar los costos (Narváez et al., 2022).

Según Ballesteros & Ballesteros (2004), la logística conforma una de las partes de la cadena de suministro, encargándose de planificar, ejecutar y gestionar el flujo y almacenamiento de productos y servicios desde su origen hasta el destino final de consumo, buscando hacerlo de manera eficiente y al costo más bajo, con el fin de satisfacer las expectativas de los clientes.

Los procesos logísticos representan el conjunto de actividades que gestiona el flujo de bienes y servicios desde la adquisición de materias primas hasta la entrega final del producto al consumidor, y aunque comúnmente se asocia la logística únicamente con la distribución y el transporte, su alcance es más amplio, que de acuerdo con Monterroso (2000) abarca desde la gestión de proveedores y el abastecimiento (logística de abastecimiento), producción (logística de planta), y distribución y clientes (logística de distribución).

La relación entre los procesos logísticos y el comercio justo en la pesca implica que una buena logística no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también reduce los costos para los productores y permite una mayor compensación económica sin afectar los precios al consumidor (Codespa, 2016). Así, una logística eficiente apoya la implementación de los principios del comercio justo al permitir que las empresas operen bajo estándares más sostenibles y justos sin comprometer su competitividad en los mercados internacionales (SEAL, 2021).

Cabe recalcar que el sector de la pesca se divide, de acuerdo con el Diagnóstico del Sector Pesquero realizado por el Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS), en los subsectores industrial y artesanal; el primero, caracterizado por ocupar prácticas de mayor modernidad y tecnificación y poseer mayor producción; y el sector artesanal, también denominado como tradicional, con escasa mecanización y poca producción (Villar, 1988). El presente trabajo de investigación centrará su análisis en los procesos logísticos de la pesca industrial, examinando su alineación con los principios del comercio justo.

A pesar de la relevancia del comercio justo como un mecanismo para mejorar las condiciones laborales y económicas en la pesca, existe una escasez de estudios que exploren la relación entre los procesos logísticos en la pesca industrial y su impacto en la implementación de prácticas de comercio justo; y aunque la literatura destaca la relevancia de la eficiencia logística

para mejorar la competitividad en el mercado global, no se ha explorado cómo la mejora de estos procesos en la pesca industrial podría favorecer a la adopción de los principios del comercio justo (distribución más equitativa de los beneficios, condiciones laborales dignas, el respeto al medio ambiente, etcétera).

Este estudio pretende examinar cómo los procesos logísticos de la pesca industrial en Manta pueden alinearse con los principios del comercio justo, explorando los procesos logísticos que se llevan a cabo en la industria pesquera de la ciudad de Manta y su nivel de conocimiento y compromiso con prácticas asociadas a los principios del comercio justo; de esta manera, se espera contribuir al fortalecimiento del sector pesquero local, favoreciendo tanto su competitividad como su sostenibilidad económica y social.

Capítulo I. Planteamiento del Problema

Tema/Núcleo Problémico

Los procesos logísticos de la pesca y su contribución al comercio justo en Manta

Justificación del Problema

La pesca industrial en la ciudad de Manta contribuye significativamente al PIB local y nacional, generando empleo y sustentando a nivel económico a cientos de familias, y sin embargo, el sector encara desafíos en cuanto a sus procesos logísticos que repercuten en su competitividad y en la equidad económica de los trabajadores involucrados; por eso, el mejoramiento de los procesos logísticos supone una oportunidad para incrementar la eficiencia operativa y garantizar que los beneficios económicos lleguen de manera justa a los actores involucrados, bajo los principios del comercio justo.

Desde una perspectiva económica, la presente investigación explora cómo una logística eficiente se traduce en una mayor competitividad sin comprometer los principios del comercio

justo, debido que al mejorar los procesos logísticos, incluyendo la modernización de los sistemas de distribución, almacenamiento, y transporte, es posible reducir costos y pérdidas asociadas a la manipulación de productos pesqueros, lo que permitirá que las empresas pesqueras maximicen sus márgenes de ganancia, al mismo tiempo que aseguran una compensación justa para los trabajadores y comunidades locales involucradas en la pesca.

Por otro lado, en el ámbito social, el estudio analiza qué tan alineadas están las empresas del sector pesquero de Manta en términos de conocimiento y aplicación práctica de los principios del comercio justo, siendo esto relevante debido a que históricamente el sector pesquero es uno de los sectores que ha presentado marcadas disparidades económicas entre los grandes actores comerciales y los trabajadores del mar, quienes suelen enfrentar condiciones laborales precarias y limitadas oportunidades de desarrollo.

Desde un punto de vista práctico, la investigación aporta contenido que puede ser utilizado para mejorar procesos logísticos de la pesca industrial de Manta que favorezcan la implementación de los principios del comercio justo, lo que incluye la adopción de prácticas que garanticen transparencia en los procesos, así como un manejo eficiente de los recursos que permita la reducción de costos sin comprometer los principios del comercio justo.

En términos de valor teórico, contribuye significativamente al desarrollo del conocimiento en dos áreas clave: la logística y el comercio justo, dado que aporta al entendimiento de cómo los procesos logísticos en el sector de la pesca industrial influyen en la adopción de prácticas alineadas a los principios del comercio justo, llenando un vacío en la literatura que ha tratado estos temas de manera aislada; de forma que, el análisis de la intersección entre logística y justicia económica en el contexto de la pesca industrial de Manta permitirá aportar nuevas perspectivas sobre cómo los actores en la cadena de suministro pueden

implementar estos principios de manera más efectiva, asegurando no solo una mayor rentabilidad, sino también una distribución justa de los ingresos generados.

Finalmente, en términos de valor metodológico, el enfoque mixto de esta investigación, que combinará datos cuantitativos y datos cualitativos permitirá obtener una visión más amplia de los desafíos y oportunidades que presenta el sector para poner en práctica procesos logísticos que se adhieran a los principios del comercio justo.

Delimitación del Problema

Los procesos logísticos en la pesca industrial, que abarcan desde la captura hasta la distribución del producto tienen un impacto importante en los costos operativos, y la falta de infraestructura adecuada, las limitaciones en el transporte refrigerado y las deficiencias en la gestión del almacenamiento tienden a aumentar los costos y reducir la competitividad, afectando a los márgenes de las empresas pesqueras y encareciendo el producto para los consumidores finales, lo que puede dificultar la adopción de principios del comercio justo que garanticen una distribución más equitativa de los ingresos entre los trabajadores del sector.

Manta, conocida por ser un punto importante de la industria atunera, enfrenta desafíos que comprometen la eficiencia de sus procesos logísticos, puesto que, aunque se han implementado mejoras en puertos y sistemas de almacenamiento, persisten problemas que limitan la competitividad de los actores locales frente a grandes empresas con acceso a tecnologías avanzadas y mejores redes logísticas. Esto crea un desbalance en la distribución de los beneficios económicos, afectando tanto a los trabajadores como a las empresas de la cadena productiva, y obstaculizando la implementación de prácticas de comercio justo que podrían asegurar condiciones laborales más dignas y una compensación justa para todos los involucrados.

La necesidad de mejorar los procesos logísticos en la ciudad de Manta se ha evidenciado por el crecimiento de los mercados pesqueros internacionales y la consecuente presión por cumplir con los estándares de calidad, sobre todo, en el sector industrial, donde los pescadores y trabajadores locales se ven excluidos de los beneficios de una logística eficiente y justa, perpetuando de esa manera, las desigualdades económicas en el sector.

Finalmente, los objetivos de esta investigación son analizar cómo la mejora de los procesos logísticos en la pesca de Manta puede impulsar la adopción de los principios de comercio justo, promoviendo prácticas más equitativas y sostenibles que permitan reducir los costos y mejorar la competitividad de los procesos logísticos del sector de la pesca industrial sin comprometer los principios que promueve el comercio justo.

Diseño Teórico

Planteamiento del Problema

A nivel mundial, la industria pesquera desempeña un papel esencial en la seguridad alimentaria, proporcionando proteínas esenciales a millones de personas (Alimenta ODS, 2021), y según la FAO (2024), en el informe SOFIA, sobre el Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura, en el año 2022, la producción mundial de la pesca de captura alcanzó los 92,3 millones de toneladas, de las cuales 91 millones correspondían a animales acuáticos y 1,3 millones a algas, corales y otros productos acuáticos, constituyendo a través de sus actividades el sustento económico de millones de personas.

Se prevé que la población mundial alcance los 8500 millones de personas en 2030, con una proporción significativa habitando la zona urbana, y aproximadamente 600 millones con problemas de desnutrición crónica (FAO, 2024); uno de los requerimientos que se tiene, por

ende, es explorar urgentemente todas las oportunidades y establecer estrategias para que los sistemas agroalimentarios sean más eficientes, inclusivos y sostenibles.

La mejora sistemas alimentarios, que de acuerdo con un reporte de Global Nutrition (2009) lo conforman “todos los elementos (el entorno, las personas, los insumos, los procesos, las infraestructuras, las instituciones, etc.) y actividades relativos a la producción, el procesamiento, la distribución, la preparación y el consumo de alimentos” (p.3), y en este caso, bajo el enfoque de mejora de los sistemas alimentarios acuáticos (que incluyen procesos de abastecimiento, producción y distribución, inmersos en logística pesquera) se erige como una oportunidad cada vez más considerada por su aportación a la seguridad alimentaria (FAO, 2022), y uno de los escenarios donde se evidencia su relevancia es en el año 2022, donde, conforme al informe SOFIA, la producción pesquera y acuícola llegó a un récord histórico de 223,2 millones de toneladas, constituyendo el 15 % de las proteínas de origen animal consumidas por la población a nivel mundial.

La toma de decisiones sobre estos sistemas contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 14 (Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos y los recursos marinos para el desarrollo sostenible) de la agenda 2030 de las Naciones Unidas, que, en una de sus metas, específicamente en la meta 14.4, demanda la necesidad de reducir la sobrepesca y asegurar la sostenibilidad de las poblaciones pesqueras (UN, 2018).

Uno de los objetivos vinculados a los procesos logísticos de la pesca industrial y el comercio justo es perseguir el cumplimiento de los estándares de sostenibilidad medioambiental, sin embargo, dicho objetivo presenta importantes desafíos, ya que las industrias pesqueras no logran integrar adecuadamente medidas sostenibles en sus procesos logísticos, debido a factores como los costos elevados de implementación de tecnologías ecológicas, la falta de regulaciones

estrictas, y la poca fiscalización de las actividades extractivas. Como resultado, los procesos logísticos de la pesca industrial generan externalidades negativas que afectan gravemente al medio ambiente, tales como la sobreexplotación de recursos marinos, el aumento de la huella de carbono por el uso ineficiente de recursos energéticos y la contaminación derivada de actividades como el transporte y el procesamiento.

Asimismo, se puede vislumbrar la relación existente entre los procesos logísticos de la pesca industrial y el comercio justo en que las condiciones laborales y las compensaciones económicas sean justas para los trabajadores involucrados, puesto que, se identifican problemas tales como la falta de transparencia y en la desigual distribución de los beneficios económicos cuyo desafío reside en que la mejora de los procesos logísticos no solo sea una cuestión de eficiencia operativa, sino también de justicia económica, puesto que, si estos beneficios no se trasladan a los trabajadores involucrados, se estaría dejando de lado uno de los pilares fundamentales del comercio justo: la compensación justa.

Ante la problemática, surge la necesidad urgente de mejorar los procesos logísticos de la pesca industrial de Manta con la finalidad de reducir los altos costos operativos y mejorar la competitividad del sector, de modo que, este esfuerzo no solo se oriente hacia la eficiencia económica, sino también hacia la integración de los principios del comercio justo, bajo el argumento de que la mejora en áreas como el transporte, almacenamiento y distribución permitiría una mayor equidad en la cadena de valor, garantizando que los trabajadores del sector reciban una compensación adecuada y justa. Si no se abordan estos desafíos, los actores involucrados seguirán enfrentando dificultades para competir en mercados internacionales, comprometiendo tanto la sostenibilidad económica del sector pesquero en Manta, como el bienestar de las comunidades que dependen de esta actividad para su sustento.

Formulación del problema:

Dada esta situación, surge una interrogante clave: ¿Cómo la mejora de los procesos logísticos en la pesca industrial puede fomentar la adopción de prácticas alineadas a los principios del comercio justo en la ciudad de Manta?

Objeto de Estudio

Los procesos logísticos de la pesca industrial

Campo (Área/Línea de Investigación)

Comercio justo en Manta

Objetivos del Estudio***Objetivo General***

Analizar cómo la mejora de los procesos logísticos en la pesca industrial de Manta puede impulsar la adopción de los principios de comercio justo, promoviendo prácticas más equitativas y sostenibles.

Objetivos Específicos

Identificar qué procesos logísticos se llevan a cabo en las empresas pesqueras de la ciudad de Manta y cuáles presentan mayores dificultades para llevarse a cabo

Explorar el nivel de adherencia que tienen las empresas dedicadas a la pesca industrial en ciudad de Manta con los principios del comercio justo

Examinar las limitaciones actuales en los procesos logísticos de la pesca industrial en Manta que dificultan la implementación de los principios de comercio justo.

Variables Conceptuales (Cuantitativa) o Categorías (Cualitativa)

Variable dependiente: comercio justo

Variable independiente: procesos logísticos de la pesca industrial

Capítulo II- Marco Teórico

Fundamentación Teórica

Procesos Logísticos de la Pesca

De acuerdo con Monterroso (2000), los procesos logísticos abarcan desde la gestión de proveedores y el abastecimiento (logística de abastecimiento), producción (logística de planta), y distribución y clientes (logística de distribución). El aprovisionamiento o abastecimiento involucra elementos como la captura, la recepción en el punto de pesca y el traslado de los productos hacia la industria; posteriormente, la logística de producción incluye la transformación de la materia prima en congelados, enlatados u otros derivados como la harina de pescado; y finalmente, la comercialización destinada a distribuidores mayoristas, minoristas y/o supermercados, incluyendo a consumidores nacionales, o consumidores internacionales a través de las exportaciones.

Por otro lado, un informe de CONAPESCA (n.d.) sobre la logística del sector pesquero, describe que las fases que abarcan los procesos logísticos son:

Proveedores o Productores. Son los encargados de la captura y producción inicial de los recursos pesqueros, en cuya fase es importante asegurar que las prácticas de pesca sean sostenibles, pues la implementación de buenas prácticas pesqueras y la certificación de sostenibilidad aseguran que el producto desde su origen cumpla con los estándares éticos y de equidad.

Transformación. Los productos pesqueros pasan por plantas de procesamiento en las que son preparados para su posterior distribución y contiene actividades tales como el fileteado, congelado o enlatado (dependiendo del tipo de producto).

Distribución. Los productos procesados en la anterior etapa se distribuyen a varios centros o puntos de venta que pueden ser locales o internacionales; cabe mencionar, que la logística en esta fase se enfoca en la optimización de rutas de transporte y almacenamiento, procurando que los productos lleguen a los clientes manteniendo su calidad y frescura.

Clientes (Pescaderías, Restaurantes, Autoservicios) y Consumidores. Los productos pesqueros llegan a los clientes finales que, a su vez, los pondrán a disposición de los consumidores.

Hanafiah et al. (2024), por su parte, afirman que entre los procesos logísticos de la pesca se pueden diferenciar 4 niveles:

Nivel 1 (Pescadores). El pescador no tiene sus propios barcos para navegar, así que utiliza los barcos de otras personas o de recolectores y se realiza utilizando artes de pesca y embarcaciones con un tipo y capacidad específicos, dependiendo del tonelaje bruto.

Nivel 2 (Recolectores). Los recolectores se clasifican en dos categorías: el primero es el recolector sin congelador y el segundo es el recolector con congelador, cuya diferencia entre estos recolectores reside en la cantidad resultante de las capturas de pescado.

Nivel 3 (Vendedores). Se encuentran los vendedores, cuya función es llevar el pescado desde los recolectores hasta el siguiente eslabón de la cadena: fabricantes, minoristas o exportadores, incluyendo entre sus tareas el transporte, inspección, inventario y envío, además de mantener comunicación con los recolectores y los clientes en el siguiente nivel.

Nivel 4 (Consumidores). La cadena de suministro del puerto pesquero se detiene cuando el consumidor final, que es el fabricante y el minorista o el receptor final, acepta el pescado antes de que se procese, lo consume directamente o lo vende en una pequeña cantidad.

Finalmente, otra de las fuentes que proporciona información respecto a los procesos logísticos de la pesca es la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), separando las etapas de dichos procesos de la siguiente manera:

Planificación y Preparación. De acuerdo con la FAO (2001b), la planificación estratégica de las actividades pesqueras debe comenzar con una clara definición del alcance y la duración del plan, de forma que, el punto de partida de la planificación incluye la evaluación exhaustiva de los recursos pesqueros disponibles, determinando las posibilidades reales de explotación bajo un uso racional de los recursos, que priorice la sostenibilidad a largo plazo, agregando que, aunque en ocasiones resulte tentador optar por una explotación más intensiva para satisfacer demandas urgentes, dicha decisión debe tomarse con precaución para evitar comprometer la base de recursos.

Captura y Conservación a Bordo. La captura, incluye: (a) la selección de embarcaciones y equipos, donde se deben evaluar factores como el tipo de pesca, las especies objetivo y las condiciones ambientales determinan las especificaciones técnicas necesarias para las embarcaciones y sus aparejos; (b) planificación de rutas y tiempos de pesca, que contribuye a maximizar las capturas y minimizar los costos operativos, pues, el análisis de patrones migratorios de las especies y las condiciones climáticas permite una programación más efectiva de las actividades de pesca; (c) gestión de la cadena de frío, que involucra la implementación de sistemas de refrigeración a bordo y procedimientos adecuados cuya manipulación garanticen la calidad y frescura del producto hasta su procesamiento o distribución, y (d) Cumplimiento de regulaciones y medidas de sostenibilidad, que incluye respetar las cuotas de pesca, utilizar artes selectivas que minimicen la captura incidental y evitar la sobreexplotación de las poblaciones marinas (Moiseenko & Meyler, 2018).

Desembarque y Transporte a Plantas de Procesamiento. En esta parte del proceso, el Manual para el aseguramiento de la inocuidad de los alimentos en las etapas del desembarque y el procesamiento del IICA (2016) y la (FAO, 2001c) destacan aspectos clave como (a) las condiciones de los sitios de desembarque, en donde se consideran los estándares de higiene y el equipamiento adecuado para prevenir la contaminación, incluyendo, por lo tanto, superficies fáciles de limpiar, sistemas de drenaje eficientes, (b) manipulación durante el desembarque, donde se procure utilizar equipos que minimicen el daño al pescado, además del uso de contenedores limpios y la protección del producto contra la exposición al sol y cualquier contaminante, (c) transporte a plantas de procesamiento, desde el puerto hasta las instalaciones de procesamiento, que debe realizarse en vehículos que mantengan la cadena de frío, asegurando temperaturas adecuadas para evitar el deterioro y (d) trazabilidad, a través de sistemas que permitan rastrear el origen y las condiciones de manipulación del pescado para garantizar la seguridad alimentaria y cumplir con las normativas vigentes, lo que implica llevar registros detallados desde la captura hasta la llegada a la planta de procesamiento.

Procesamiento en Tierra. Involucra instalaciones adecuadas y condiciones sanitarias, contando, por ejemplo, zonas de trabajo separadas para evitar la contaminación cruzada entre productos crudos y procesados, sistemas de drenaje eficientes y bien ubicados, adecuada ventilación e iluminación que no afecte la calidad del pescado, etc. También es relevante mantener una cadena de frío, a través del uso de equipos de refrigeración y congelación apropiados con la finalidad de evitar fluctuaciones de temperatura que puedan comprometer la calidad del producto; y de igual modo, el personal debe estar capacitado en buenas prácticas de manipulación para evitar la contaminación, lo que incluye el uso de ropa de protección, guantes y herramientas limpias, así como la desinfección constante de las áreas de trabajo.

El procesamiento en tierra involucra procesos de transformación tales como la limpieza, fileteado, enlatado, congelado, etc., cuyas operaciones deben ser estandarizadas y seguras, bajo el cumplimiento de normativas nacionales e internacionales en términos de control de calidad e inocuidad, incluyendo la prevención de contaminantes químicos, físicos o biológicos.

Del mismo modo, se debe considerar que el procesamiento genera residuos orgánicos que deben manejarse adecuadamente, estableciendo sistemas para el tratamiento y eliminación de los desechos, disminuyendo el impacto ambiental y frenando la contaminación de las áreas de procesamiento. Cabe resaltar, que dichos residuos pueden ser reutilizados en la producción de subproductos, así como la harina de pescado o aceite, siempre y cuando se sigan las normas de calidad pertinentes.

Por último, en el procesamiento debe integrar el control de calidad con análisis periódicos de muestras con la finalidad de detectar posibles contaminantes y asegurar que el producto final satisfaga los estándares de seguridad alimentaria; aquí, las pruebas microbiológicas y fisicoquímicas del pescado y sus derivados son relevantes para garantizar que no exista presencia de patógenos o sustancias dañinas. Esto va de la mano con el requerimiento de contar con un sistema de trazabilidad que permita monitorear el recorrido del pescado desde su captura hasta su comercialización, asegurando no solo la transparencia y el cumplimiento de normativas, sino también facilitando la identificación de problemas en caso de que surjan incidentes de seguridad alimentaria.

Distribución y Comercialización. De acuerdo con el informe de la FAO, esta fase incluye una serie de actividades que tienen su punto de partida una vez que el pescado ha sido procesado y esté listo para ser vendido en los mercados (locales o internacionales). En primer lugar, la distribución implica el transporte del pescado desde las plantas de procesamiento hasta

los puntos de venta o exportación, siendo fundamental la infraestructura de transporte que involucra el uso de vehículos refrigerados y sistemas de almacenamiento en frío para evitar pérdidas por reducción de calidad o mal estado del pescado, y con ello, asegurar que el producto llegue a su destino en condiciones óptimas.

Por otro lado, la comercialización comprende la venta del pescado a diferentes mercados: por ejemplo, cuando es a nivel local, en muchos casos, las empresas pesqueras establecen relaciones comerciales con mayoristas, minoristas o distribuidores que se encargan de colocar el producto en los mercados finales. Es importante mencionar que, durante esta fase, la fluctuación de los precios del pescado se ve influenciada por diversos factores, como la oferta y demanda, la temporada de pesca, la calidad del producto y las condiciones del mercado global. Además, la presencia de intermediarios en la cadena de comercialización puede impactar tanto los precios pagados a los pescadores como los precios finales para los consumidores (FAO, 2001a).

El presente trabajo abordará los procesos logísticos de la pesca industrial, siguiendo las definiciones de Monterroso y la FAO con la finalidad de ofrecer una visión más amplia de los procesos que abarca la pesca industrial, separando los procesos logísticos en tres grupos: logística de abastecimiento, logística de planta, logística de distribución, y dichos tres grupos en etapas, como se verá a continuación:

Logística de abastecimiento. Incluye las primeras tres etapas descritas por la FAO: planificación y preparación, la captura y conservación a bordo, y el desembarque y transporte a plantas de procesamiento.

Logística de planta. Incluye el procesamiento del pescado en tierra (transformación en congelados, enlatados, harina de pescado, etc.).

Logística de distribución. Finalmente, incorpora la distribución y comercialización que incluye el transporte y la venta de los productos a mercados locales e internacionales.

Los procesos logísticos de la pesca a nivel mundial

Los procesos logísticos de la pesca integran un componente crucial para garantizar que los productos del mar lleguen a los consumidores de manera segura y con la calidad óptima, comprendiendo fases interrelacionadas que deben llevarse a cabo con precisión y coordinación, puesto que la presencia de deficiencias en los procesos desemboca en una serie de problemáticas (Fontalvo-Herrera et al., 2019), por ejemplo, si la cadena de frío no se mantiene con los estándares adecuados durante el transporte o almacenamiento, los productos sufren deterioro, lo que no solo afecta su calidad y seguridad alimentaria, sino que también genera pérdidas económicas tanto para los productores como para los distribuidores (Daluz, 2008).

La correcta planificación y ejecución de estos procesos es fundamental para mantener la competitividad de la pesca en el mercado global y cumplir con las normativas sanitarias y ambientales vigentes, sobre todo, en el escenario actual, donde el sector pesquero es presionado a adaptarse a las regulaciones internacionales y a las demandas de los consumidores, que exigen productos frescos y de origen sostenible; esto ha impulsado la modernización de los procesos logísticos mediante el uso de tecnologías innovadoras, tales como sistemas de refrigeración avanzados, técnicas de congelación a bordo, y soluciones digitales como la cadena de frío y la trazabilidad a través de blockchain, asegurando el mantenimiento de la calidad y seguridad de los productos del mar, y mejorando también la eficiencia operativa en la cadena de suministro, al reducir costos y pérdidas (CAF, 2022).

De acuerdo con el Banco Mundial, la infraestructura portuaria es un factor base que permite que los países se mantengan competitivos en mercados internacionales; además, al

encontrarse significativamente influenciada por las innovaciones tecnológicas y debido a los crecientes requisitos del sector logístico en términos de eficiencia operativa, reducción de costos aumento de la seguridad y cumplimiento de los estándares de sostenibilidad, dicha infraestructura demanda mejoras continuas, tales como, la modernización de los puertos, dado que son los puntos de entrada y salida de la mayoría de los productos pesqueros que se comercializan a nivel internacional (BM, 2011)

En países líderes en exportación de productos pesqueros como Noruega y China (Statista, 2023), las inversiones en puertos avanzados y altamente automatizados han mejorado considerablemente la eficiencia logística, reduciendo los tiempos de tránsito y aumentando la capacidad de manejo de productos.

Noruega ha implementado tecnologías como el uso de sistemas automatizados de gestión de inventarios y carga, instalándose, en el puerto de Oslo, plataformas de gestión digital para la manipulación de contenedores refrigerados, con el objetivo de rastrear la ubicación y estado de los productos en tiempo real para garantizar la frescura de los productos pesqueros; de ese modo, se favorece la mejora de la trazabilidad y se reducen los tiempos de procesamiento y distribución (World Energy Trade, 2020). Además, el desarrollo del uso de sensores IoT (Internet of Things), ha permitido monitorear la temperatura y humedad de los productos, asegurando la conservación de la cadena de frío durante todo el proceso logístico (ARVI, 2022).

China, por su parte, ha sido pionera en cuanto al uso de vehículos autónomos para el transporte interno dentro de los puertos, lo que ha permitido, mejorar la eficiencia y eliminar errores humanos (ICEX, 2008); en el puerto de Qingdao, por ejemplo, se ha implementado sistemas automatizados de grúas, lo que ha reducido significativamente los costos operativos y mejorado la capacidad de manejo de mercancías (Portal Portuario, 2021). De igual modo, el

puerto de Shanghái, considerado uno de los más grandes del mundo, dispone de elevadores de más de 100 toneladas, grúas fijas, móviles y flotantes, y ha implementado tecnologías de inteligencia artificial para optimizar la asignación de espacio de carga y descarga, lo que ha reducido los tiempos de espera para el despacho de mercancías (Smart River, 2024).

Los mercados internacionales han evidenciado la importancia de mantener flexibilidad y capacidad de respuesta ante factores externos y eventos inesperados, tales como fluctuaciones en los precios de las materias primas y crisis logísticas, como la ocurrida en el Canal de Suez en marzo de 2021, que mostró la vulnerabilidad del comercio global y la interdependencia de los procesos logísticos a nivel mundial (BBC, 2023), pues, en dicho año, durante seis días, el buque Ever Given bloqueó el canal, una de las principales rutas de comercio internacional, por donde transita aproximadamente el 12% del comercio mundial (Aravena, 2024), afectando a miles de embarcaciones, generando un retraso masivo en las cadenas de suministro, y repercutiendo en sectores como el pesquero que depende de tiempos precisos para mantener la calidad y frescura de sus mercancías (Ávalos, 2024).

Por otro lado, el enfoque en la sostenibilidad ambiental cobra relevancia como parte de las estrategias logísticas, ya que, consumidores y los mercados internacionales valoran cada vez más los productos cuya obtención se lleva a cabo bajo prácticas responsables (Consumers International, 2020), lo que ha llevado a que las certificaciones ecológicas y las normativas ambientales exijan mayor transparencia y trazabilidad en las cadenas de suministro pesquero.

Entre las certificaciones más reconocidas a nivel mundial se encuentran el Marine Stewardship Council (MSC), que garantiza que los productos pesqueros provienen de pesquerías bien gestionadas y que no comprometen la salud de las poblaciones marinas (MSC, 2022); la certificación de Aquaculture Stewardship Council (ASC), centrada en asegurar la sostenibilidad

y responsabilidad ambiental en la acuicultura; BASC (Business Alliance for Secure Commerce), que certifica la seguridad en la cadena de suministro y en la pesca, asegurando que las empresas pesqueras y logísticas mantengan altos niveles de seguridad en el transporte y almacenamiento de los productos, evitando su alteración o contaminación en el proceso logístico; y FOS (Friend of the Sea), certifica que las pesquerías cumplen con criterios de conservación ambiental, asegurando que los productos del mar provienen de fuentes sostenibles.

Estas certificaciones aseguran la sostenibilidad de los productos y el cumplimiento de los requisitos de trazabilidad, permitiendo a los consumidores y a los mercados internacionales verificar el origen de los productos pesqueros; asimismo, exige que los procesos logísticos minimicen el desperdicio y aseguren la conservación de los recursos marinos, alineando las actividades comerciales con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU (BBVA, 2022).

A nivel mundial, existen empresas y organizaciones que intervienen en la supervisión, auditoría y optimización de los procesos logísticos de la pesca, asegurando que sean coherentes con los estándares internacionales de eficiencia, sostenibilidad y trazabilidad, y permitiendo a las empresas pesqueras competir eficazmente en los mercados internacionales bajo estándares de calidad y responsabilidad medioambiental (Damondon, 2022).

Los procesos logísticos de la pesca en América Latina y el Caribe

La pesca en América Latina representó aproximadamente el 9% de la producción mundial de animales acuáticos, con 17.7 millones de toneladas producidas en 2022, consolidándose como una fuente importante de empleo, con más de 2.3 millones de personas involucradas en el sector primario de pesca y acuicultura; aun así, la región está rezagada en términos de consumo de productos acuáticos, con un consumo per cápita en 2022 de 10.7 kg,

muy por debajo del promedio mundial de 20.7 kg, lo que subraya la necesidad de mejorar la disponibilidad y el acceso a productos pesqueros para la población (FAO, 2024b).

En términos de logística, uno de los principales desafíos es mejorar la infraestructura para asegurar la eficiencia en la distribución y comercialización de productos pesqueros, dado que, a pesar del progreso hecho en los procesos de captura y exportación, la región se enfrenta a retos que debe superar para aumentar su competitividad a nivel global (Calatayud & Montes, 2021).

Esta actividad económica en América Latina y el Caribe tiene alto impacto en la economía y se encuentra liderada por países como Ecuador, Chile, Perú y México que ciñen una proporción importante de las exportaciones de productos pesqueros de la región, aportando significativamente al empleo y al desarrollo económico (Infobae, 2024).

Ecuador es uno de los mayores exportadores de atún y camarón a nivel mundial, teniendo como mercados destino la Unión Europea, Latinoamérica, Estados Unidos, China y Reino Unido (NIRSA, 2024); el camarón sigue siendo el producto más importante para las exportaciones del país, que en 2022, alcanzó su cifra récord de USD 6.653 millones, representando un 5,7% del PIB (Amerise, 2023), mientras que las exportaciones de lomos y conservas de atún en 2024 generaron aproximadamente USD 1.579 millones, un 27,6% más que en el año 2023 (Vásconez, 2025), lo que refuerza la posición de Ecuador como una potencia pesquera.

Chile se establece como el segundo mayor exportador de productos pesqueros en América Latina, destacando como sus principales productos al salmón y la trucha, que son destinados a mercados como Estados Unidos, Brasil, China, Rusia y México; durante el primer semestre de 2023, el país exportó 373.734 toneladas de ambos productos, alcanzando un valor de USD 3.307 millones, lo que refleja un crecimiento del 2% en comparación con el mismo periodo

de 2022; este desempeño posiciona al salmón y la trucha como la exportación no minera más importante de Chile, representando el 15.5% de las exportaciones no mineras totales del país (Ocean Treasure, 2023).

En Chile, la logística de la cadena de frío es particularmente importante en este sector, donde los productos deben ser transportados en condiciones óptimas para evitar la pérdida de calidad; por ello, el país ha implementado tecnologías de trazabilidad y monitoreo en tiempo real para asegurar que los productos lleguen en condiciones óptimas a sus destinos (Velasco, 2024).

La infraestructura para la logística pesquera en Chile se sustenta en una red de puertos clave a lo largo de su extensa costa, especialmente en zonas estratégicas como Valparaíso, San Antonio, Antofagasta, Puerto Montt y Talcahuano (Logística Chile, 2023). Se ha implementado tecnologías de trazabilidad y monitoreo en tiempo real, que permiten asegurar que los productos lleguen en condiciones óptimas a sus destinos, realizando importantes avances en los últimos años, véase, la modernización y ampliación del Puerto de Antofagasta, que requirió una inversión de \$53 millones para aumentar la capacidad operativa y extender la vida útil de las instalaciones en 50 años (TRANSMAT, 2024); en Valparaíso, el Terminal Pacífico Sur implementó nuevas tecnologías de seguridad y control, y, asimismo, Puerto Ventanas actualizó sus sistemas de manejo de graneles para cumplir con normativas ambientales y mejorar la eficiencia de sus procesos (Montoya, 2023)

En términos de sostenibilidad, Chile ha logrado una baja huella de carbono en su cadena productiva y busca el desperdicio cero en sus operaciones; de igual forma, buena parte de la producción está certificada bajo estándares internacionales, lo que respalda los esfuerzos por cumplir con las exigencias medioambientales y asegurar la calidad de los productos (ECLP, 2021). La integración de estas tecnologías y certificaciones logra reforzar la imagen

internacional del país, y también optimizar los procesos logísticos, desde el procesamiento hasta la exportación, garantizando que el producto final mantenga su calidad durante toda la cadena de suministro, contribuyendo a mejorar la competitividad de Chile en los mercados globales (MSC, 2022).

Perú, por su parte, se erige como principal exportador mundial de harina de pescado, a partir de la anchoveta como materia prima, y siendo responsable de un porcentaje importante de la producción mundial de harina de pescado que genera significativos ingresos a la economía peruana (SNP, 2021). En el año 2023, las exportaciones peruanas de harina de pescado se vieron impulsadas por una favorable temporada de pesca de anchoveta, con China como su principal mercado, seguido de Japón y países europeos, que emplean dicho producto en su acuicultura como alimento para especies como el salmón y la tilapia; además, otro subproducto de la anchoveta es valorado en la industria de suplementos alimenticios es el aceite de pescado, a causa de su alto contenido de omega-3, convirtiéndolo en un producto muy demandado internacionalmente (OCEANA, 2023).

La infraestructura y tecnología de los procesos logísticos en Perú son fundamentales para el desarrollo del sector pesquero; los puertos peruanos, tales como el Puerto del Callao, desempeñan un papel crucial en este contexto, al manejar un volumen significativo de exportaciones pesqueras, destacando en 2022 por sus servicios eficientes y su capacidad para manejar contenedores refrigerados, esenciales para el transporte de productos pesqueros que requieren cadena de frío (CEPAL, 2023).

Empresas en Perú han adoptado sistemas de monitoreo en tiempo real que permiten rastrear la temperatura y la calidad de los productos durante su transporte, relevante para garantizar la frescura y seguridad alimentaria, cumpliendo con estándares internacionales;

además, el gobierno peruano ha incentivado inversiones en infraestructura portuaria y la modernización de las instalaciones existentes, con el objetivo de mejorar la competitividad del sector pesquero en el mercado (Mordor Intelligence, 2024).

A través de la implementación de tecnologías sostenibles y la mejora de las capacidades logísticas, Perú busca no solo optimizar sus procesos, sino también mitigar el impacto ambiental asociado a la pesca y su transporte; se resalta entonces, el papel de instituciones tales como El Ministerio de la Producción (PRODUCE) y el Instituto del Mar del Perú (IMARPE) encargadas de la gestión sostenible de los recursos marinos, que disponen de regulaciones para promover la sostenibilidad (WWF, 2024).

Además, el país se ha alineado con estándares internacionales, y gran parte de su producción de harina y aceite de pescado está certificada bajo normas de sostenibilidad como la Marine Stewardship Council (MSC). De igual forma, la pesca en Perú está regulada bajo estrictas cuotas de captura y monitoreo científico con el objetivo de asegurar la sostenibilidad del recurso pesquero a largo plazo, prevenir la sobreexplotación de la especie y conservar los ecosistemas marinos, siendo el Instituto del Mar del Perú (IMARPE) la entidad encargada de establecer las cuotas anuales basadas en evaluaciones de stock pesquero (CNP, 2019).

En línea con lo expuesto, otro de los países que destaca por su producción pesquera y acuícola es México, que en 2023 alcanzó una producción de 1.9 millones de toneladas, generando un valor económico superior a los USD 42,1 millones de pesos mexicanos (Gobierno de México, 2024b).

México ha logrado posicionarse como un actor clave en la producción de especies pesqueras como sardina, atún, camarón y jaiba, y en la acuicultura de camarón y mojarra; y de acuerdo con cifras expuestas por el Gobierno de México (2024a), se cuenta con estados como

Sonora y Sinaloa que lideran la producción pesquera, con volúmenes superiores a 758.000 toneladas y 319.000 toneladas, respectivamente.

La infraestructura para logística pesquera de México se compone de una red portuaria que brinda soporte tanto a la pesca como a otras actividades comerciales con aproximadamente 62 puertos entre los que destacan el puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, y el puerto de Veracruz en el Golfo de México por su capacidad de carga, descarga y manejo de mercancías de alto volumen (Logística México, 2024); asimismo, el puerto de Progreso, ubicado en Yucatán es importante en la actividad pesquera al servir como punto de entrada y salida de mercancías hacia Estados Unidos y Europa (Sahagun, 2024).

Estos puertos han sido objeto de constantes esfuerzos de modernización con la finalidad mejorar la eficiencia logística, a través de tecnologías como sistemas de gestión automatizada, grúas inteligentes y plataformas digitales de monitoreo (TLW, 2023). También, México ha adoptado el uso de sistemas de monitoreo satelital en sus embarcaciones pesqueras, permitiendo tener un control más sólido de las actividades pesqueras y evitando, además, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

Con respecto a la sostenibilidad ambiental, el país se ha comprometido a implementar prácticas pesqueras sostenibles que aseguren la continuidad de las especies marinas, evitando la sobreexplotación y protegiendo los ecosistemas marinos, cohesionándose con los objetivos de la FAO en su enfoque de pesca responsable (Escobar, 2020). Una de estas iniciativas se contempla en la declaración de Áreas Naturales Protegidas (ANP) marinas que protegen a los ecosistemas y ayudan a regular las actividades pesqueras dentro de zonas ecológicamente sensibles (CONANP, 2020).

Entre los esfuerzos por la sostenibilidad ambiental, se reconoce que la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA) ha incentivado a investigaciones sobre las especies para fijar cuotas de captura, asegurando, de ese modo, la sostenibilidad a largo plazo (CNP, 2019); otro esfuerzo notable es la certificación del Marine Stewardship Council (MSC) con la que constan varias pesquerías mexicanas, como la del camarón del Pacífico y el atún aleta amarilla, lo que las coloca en una posición favorable en los mercados internacionales (MSC, 2012).

La cadena de suministro pesquera en América Latina además de impactar en los ingresos fiscales y el empleo, favorece también a la seguridad alimentaria en la región, ya que proporciona productos básicos como el pescado, que es una fuente fundamental de proteínas para las comunidades locales (FAO, 2007); además, emplea a millones de personas, desde pescadores hasta trabajadores en fábricas de procesamiento y logística; en México, por ejemplo, la pesca artesanal tiene un peso importante en la economía local, especialmente en comunidades costeras, donde, en muchos casos, la pesca es el principal sustento de estas comunidades, generando empleo e ingresos directos (SIAP, 2023).

Los procesos logísticos de la pesca en Ecuador

Según la CAMAE (2024), Ecuador es reconocido como el mayor productor de camarón del mundo y el tercer mayor exportador de atún, con exportaciones pesqueras y acuícolas dirigidas principalmente a mercados como Unión Europea, Estados Unidos, países de Latinoamérica y China; las exportaciones pesqueras en 2024 alcanzaron un récord de USD 2.258 millones de dólares exportados, cuyas exportaciones de lomos y conservas de atún generaron USD 1.579 millones, teniendo una participación del importante en el PIB, llegando a un 3% en la provincia de Manabí (Vásconez, 2025).

Para los procesos logísticos de la pesca industrial, las empresas ecuatorianas han adoptado tecnologías como el uso de sistemas de refrigeración eficientes y la implementación de tecnologías blockchain con la finalidad de garantizar la trazabilidad en la cadena de suministro (TUNACONS, 2022); asimismo, el uso de sensores IoT (Internet of Things) también ha sido útil para el monitoreo en tiempo real de la temperatura y la humedad, asegurando que los productos lleguen en condiciones óptimas a sus destinos, siendo particularmente relevante debido a la importancia de mantener la calidad de los productos durante el tránsito internacional (Alfonzo, 2020).

La infraestructura portuaria de Ecuador es un pilar en los procesos logísticos pesqueros, consolidándose el Puerto de Guayaquil, Puerto de Posorja y Puerto de Manta como los principales centros para la exportación de productos del mar, y si bien es cierto, el puerto de Guayaquil se ratifica como el más importante (DVS, 2022), el Puerto de Posorja, inaugurado en 2019, es el primer puerto de aguas profundas en Ecuador, catalogado, además, como el primer puerto inteligente por su infraestructura tecnológica que facilita la eficiencia logística, y cuyo diseño permite manejar grandes volúmenes de carga en pro de la logística del comercio exterior, especialmente en el sector pesquero, por su importancia para la exportación de productos como el camarón y el atún, que requieren de una logística sofisticada para garantizar la calidad durante su transporte internacional (DP WORLD, 2020).

En su infraestructura tecnológica se incluyen grúas automatizadas para la carga y descarga de contenedores que reducen los tiempos de espera y aumentan la productividad del puerto (logcluster, 2020), y una plataforma logística destinada a conservar los productos altamente perecederos, entre los que están los productos del mar, de forma que, el camarón, el

atún y otros productos mantengan su frescura desde el momento de la captura hasta su llegada a los mercados internacionales (Bowen, 2022).

Otro aspecto innovador es el uso de tecnologías que permiten la automatización de los procesos y su seguimiento en tiempo real, reflejando que la instauración de la conectividad digital del puerto permite que las exportaciones pesqueras se manejen de manera eficiente, bajo un control riguroso sobre la documentación, las operaciones portuarias y la logística de exportación (Furukawa, 2021).

El Puerto de Manta se destaca por el manejo de productos pesqueros y a lo largo de los años ha experimentado un crecimiento en su infraestructura orientada a la pesca industrial, sin embargo, a pesar de que en el Puerto de Manta se ha trabajado para mejorar su infraestructura en términos de refrigeración y almacenamiento en frío, mediante la implementación de tecnología para el monitoreo de la cadena de frío y la trazabilidad de los productos, uno de los principales desafíos que sigue enfrentando es la necesidad de incrementar su capacidad logística para manejar el volumen de productos pesqueros que se exportan a nivel mundial, siendo esto relevante por la creciente demanda de atún en mercados como Europa, Estados Unidos y Asia (APM, 2021).

En cuanto a las instituciones que regulan la pesca y los procesos logísticos en Ecuador están la Subsecretaría de Recursos Pesqueros que corresponde al Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, así también, el Instituto Nacional de Pesca (INP) que realiza estudios científicos sobre los recursos marinos y establece las cuotas de pesca, asegurando la conservación de especies claves como el atún.

Asimismo, Ecuador se ha adherido a diversas políticas para promover la sostenibilidad ambiental en la pesca, a través de certificaciones internacionales como la del Marine Stewardship

Council (MSC), cuyo fin es certificar la pesca sostenible y el manejo adecuado de los recursos marinos, también ha implementado incentivos fiscales y financieros para las empresas que adopten tecnologías más limpias y prácticas de pesca responsables, como el uso de redes selectivas que evitan la captura incidental y, además, se han establecido Áreas Marinas Protegidas (AMP) en zonas clave para la reproducción de especies marinas, como las Islas Galápagos, para preservar la biodiversidad.

Los procesos logísticos de la pesca en Manta

Manta es uno de los puertos pesqueros más importantes de Ecuador, conocido sobre todo por la captura, descarga y el procesamiento de atún, desempeñando un papel crucial en la economía pesquera del país con empresas pesqueras y plantas procesadoras de atún que exportan a mercados como Estados Unidos, Europa y Asia (Barragán, 2023).

Dentro de la nómina de industrias afiliadas a la Cámara de Industrias de Manta (n.d.) y al registro nacional de empresas pesqueras de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros (n.d.) se consta con las siguientes empresas activas: (1) Marbelize S.A., (2) Asiservy S.A., (3) Técnica y comercio de la pesca C.A. Tecopesca, (4) Pespesca S.A., (5) Eurofish S.A., (6) Enlatados Alimenticios CÍA. LTDA IDEAL, (7) Conservas Isabel Ecuatoriana S.A., (8) Sociedad Ecuatoriana de Alimentos y Frigoríficos Manta Seafman, (9) Industria Ecuatoriana Productora de Alimentos C.A. Inepaca, (10) Industria Atunera S.A. “Induatún”, (11) Empacadora Bilbo S.A. “Bilbosa”, (12) Pesquera del Pacífico S.A. Inpespa.

En cuanto a las actividades y certificaciones de dichas industrias, se destaca a Eurofish S.A., que exporta atún y otros productos pesqueros a mercados internacionales como el estadounidense y europeo, utilizando tecnología avanzada en sus procesos de refrigeración y conservación, contando, además, con certificaciones de altos estándares de calidad entre las que

constan la certificación MSC (Marine Stewardship Council), FOS (Friend of the Sea) (Eurofish, n.d.); Conservas Isabel Ecuatoriana, que proviene de la empresa española Isabel, con operaciones en Manta, especializada en la producción de conservas de atún bajo certificación APR (Atún de Pesca Responsable) de AENOR, cuya producción, en buena medida, se destina a Europa, utilizando la plataforma logística de Manta para el transporte de sus productos (Conservas Isabel, 2020); y otras empresas tales como Tecopesca, C.A., una organización del Grupo Corporativo Visión, cuyo enfoque reside en la producción y exportación de lomos, conservas y derivados procedentes del atún, que cuenta con certificados MSC (Marine Stewardship Council) y BASC (Business Alliance For Secure Commerce) (Tecopesca, n.d.).

El puerto de Manta alberga una flota atunera que le ha permitido al país convertirse en uno de los seis principales exportadores de atún a nivel mundial, generando miles de empleos en la región (APM, 2023b). Cabe mencionar que, en el primer semestre de 2023, el puerto de Manta llegó movilizar más de 463.000 toneladas métricas de carga, logrando un crecimiento en el tráfico portuario y una mejora en la capacidad logística del puerto (Portal Portuario, 2023); esto se atribuye tanto a su ubicación como a la diversificación de rutas hacia importantes destinos internacionales tales como Corea del Sur y China, afianzando al puerto como un enlace vital en las rutas de comercio global (CAMAE, 2023).

En cuanto a la pesca nacional, según el Informe de Estadístico del Puerto de Manta, en dicho primer semestre del año 2023 se descargaron 83.546 toneladas de pesca nacional en ambos terminales, tanto en el Terminal de Pesca y Cabotaje, como en el Terminal Internacional (APM, 2023a)

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Manta (APM) es la institución que administra las actividades llevadas a cabo dentro del puerto, lo que incluye el control de las inversiones que

se realizan, manejo de maquinarias, entrada y salida de buques con su mercadería, y procesos logísticos que se desarrollen en el puerto (Silva, 2014).

La infraestructura del Puerto de Manta, de acuerdo con Fontalvo-Herrera et al. (2019) está dividida en 2 terminales: Terminal de Pesca y Cabotaje y Terminal Internacional, siendo este último delegado en 2016 al Grupo chileno AGUNSA que con la finalidad de abordar las operaciones en el puerto constituyó el Terminal Portuario de Manta (TPM) que coordina con las actividades de la Autoridad Portuaria de Manta (APM), que administra al Terminal de Pesca y Cabotaje, para asegurar la eficiencia operativa, lo que incluye la gestión de la infraestructura y la facilitación de los procesos logísticos relacionados con la pesca, el transporte y la exportación, supervisando la carga, descarga y manejo de los productos pesqueros en los muelles, y asegurando que se cumplan con los estándares de calidad y las normativas vigentes (Silva, 2014).

Principios del comercio justo

Andrade (2007) sostiene que el comercio tiene el potencial de ser una herramienta poderosa para combatir la pobreza y promover el desarrollo sostenible, no obstante, la experiencia ha demostrado que, si no se gestiona de manera responsable, el comercio puede tener el efecto contrario: acentuar la pobreza, incrementar la desigualdad y desestabilizar los esfuerzos de desarrollo sostenible. Además, puede afectar negativamente a la seguridad alimentaria y ejercer presión sobre los recursos naturales vitales, de modo que, el comercio no debe verse como un fin en sí mismo, sino como un medio para impulsar el desarrollo sostenible, asegurando que los beneficios se distribuyan de manera justa y se protejan los recursos esenciales para las futuras generaciones.

De acuerdo con Guijarro (2017), los principios del comercio justo son:

1) Crear oportunidades para productores en situación de desventaja económica; con la finalidad de que los trabajadores de pequeñas organizaciones ya sean empresas familiares, asociaciones o cooperativas, se constituyan como autosuficientes y tengan seguridad en sus ingresos. Se asocia este primer objetivo a los dos primeros Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), siendo el primero, fin de la pobreza, y el segundo, hambre cero.

2) Transparencia y responsabilidad; de manera que, los trabajadores, clientes, organizaciones proveedoras y demás actores que participen en el proceso comercial (desde la producción hasta el cliente) tengan a su disposición la información básica respecto a la gestión y la toma de decisiones, con el objetivo de que dicha transparencia evite situaciones tales como prácticas discriminatorias o abusivas que atenten contra el correcto desarrollo de las organizaciones, y asimismo, en el caso de los consumidores, se favorezca un consumo responsable y consciente. Se asocia este objetivo con los ODS 16 (paz, justicia e instituciones sólidas), 12 (producción y consumo responsables) y 5 (igualdad de género).

3) Prácticas comerciales justas, que incluye medidas como el compromiso en las entregas del producto, el pago por adelantado (de las organizaciones que importan a la organización productora) de la mitad de la producción con el fin de evitar riesgos, involucrando también que las organizaciones trabajen de forma cooperativa evitando a competencia desleal y el respeto por la identidad cultural y las habilidades tradicionales de las organizaciones productoras. Dicho objetivo está vinculado al ODS 2 (hambre cero), 8 (trabajo decente y crecimiento económico) y 10 (reducción de las desigualdades).

4) Pago de un precio justo, siendo este definido como aquel que ha sido establecido de mutuo acuerdo, proporcionando una retribución socialmente aceptable y posibilitando a las organizaciones productoras, y, en consecuencia, a sus trabajadores, un ingreso que solvete los costos de producción e incluya salarios dignos. Los ODS que más resaltan dentro de este cuarto objetivo del comercio justo son el 1 (fin de la pobreza) y 8 (trabajo decente y crecimiento económico).

5) Garantizar la ausencia del trabajo infantil y forzoso, es decir, que ningún menor se someta a tareas que interfieran en su desarrollo físico, mental y/o social, obstaculicen su educación o se realicen en situaciones abusivas o peligrosas que atenten contra su salud o integridad. Se relaciona con el ODS 4 (educación de calidad), 8 (trabajo decente y crecimiento económico), y 16 (paz, justicia e instituciones sólidas).

6) Promover el compromiso con la no discriminación, equidad de género y libertad de asociación sindical; de modo que, no se discrimine la contratación por motivos de género, etnia, religión o afiliación política; asimismo, se asegure la igualdad salarial y de oportunidades para hombres y mujeres, se respete el derecho a formar asociaciones entre trabajadores o vincularse a sindicatos. Este objetivo se relaciona con los ODS 5 (igualdad de género) y 8 (trabajo decente y crecimiento económico).

7) Asegurar buenas condiciones de trabajo, lo que incluye las horas y condiciones laborales cumplan con lo establecido en la legislación nacional y en los convenios de la OIT (Organización Internacional del Trabajo); las organizaciones de comercio justo cumplen con los beneficios sociales como la seguridad social, licencia

por enfermedad, y otros como seguros de salud, asistencia médica, planes de jubilación, etcétera. Se relaciona con el ODS 8 (trabajo decente y crecimiento económico).

8) Facilitar el desarrollo de capacidades, a través de planes de formación para los trabajadores con la finalidad de desarrollar sus capacidades de gestión, producción y acceso a los mercados, y de la mano también fomentar talleres sobre liderazgo o autoestima, fundamentales para favorecer el empoderamiento. Se vincula con el ODS 4 (educación de calidad).

9) Promocionar el comercio justo, a través de que las organizaciones productoras y comercializadoras no solo transmitan información sobre las características de los productos sino también sobre quiénes los elaboran, su trazabilidad y la transparencia, con la intención de sensibilizar a los consumidores con dicha información.

10) Respetar el medio ambiente; mediante la aplicación de técnicas de producción que minimicen el impacto medioambiental de los procesos que se lleven a cabo, reduciendo el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero y los residuos sobre el medio ambiente. Este objetivo se relaciona con los ODS 13 (acción por el clima), 12 (producción y consumo responsables) y 15 (vida de ecosistemas terrestres).

Diferenciación de los procesos logísticos de la pesca industrial de la artesanal

La Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero, en su segundo capítulo, clasifica la pesca en artesanal, industrial, investigación y deportiva (Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero, 2015), dividiéndose el sector de la pesca, de acuerdo con el Diagnóstico del sector pesquero realizado por el Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS), en los subsectores

industrial y artesanal; el primero, caracterizado por ocupar prácticas de mayor modernidad y tecnificación y poseer mayor producción; y el sector artesanal, también denominado como tradicional, con escasa mecanización y poca producción (Villar, 1988).

Los orígenes de la pesca como industria en el país, según Toledo (1989), se remontan en los primeros años de la década de los 50, con la instalación de la empresa INEPACA en la ciudad de Manta, dedicada principalmente a la captura de atún para la fabricación de conservas destinadas al consumo nacional y a la exportación.

La cadena de suministro se define como una red de empresas encargadas de producir, vender y entregar un producto o servicio a un mercado meta, incluyendo fabricantes, proveedores, transportistas, almacenes y clientes (Castillo et al., 2021), es decir, comprende las actividades asociadas al movimiento de bienes, desde la materia prima hasta el usuario final (Balanzategui et al., 2022), que de acuerdo con Monterroso (2000) abarca desde la gestión de proveedores y el abastecimiento (logística de abastecimiento), producción (logística de planta), y distribución y clientes (logística de distribución).

De acuerdo con la investigación de Lemma et al. (2014), las cadenas de suministros están conformadas por sistemas logísticos (entre ellos, el aprovisionamiento, producción y comercialización), y en los países en vías de desarrollo, se estima que la mayor parte de las pérdidas ocurridas en la cadena de suministro se producen en el primer tramo logístico, en la logística de abastecimiento (preparación y planificación, captura y conservación a bordo, y desembarque y traslado a plantas de producción), a causa de limitaciones tecnológicas y de infraestructura, por ello es sugerido la implementación de herramientas para identificar los factores que interfieren en el desarrollo correcto del aprovisionamiento con el objetivo de fortalecer el proceso.

Los procesos logísticos de la pesca artesanal incluyen la producción o captura, cuya principal debilidad es la insuficiencia de equipos de pesca, incluso los recomendados por la Ley de Pesca; posteriormente también involucra una fase de industrialización de los productos en la que se incluye la descarga del producto y procesos como el fileteo y/o almacenamiento, cuya desventaja frente a la pesca industrial reside en la falta de infraestructura como el equipo de transporte, el escaso mantenimiento a las máquinas utilizadas, y poca capacidad de almacenamiento de los productos por la falta de equipos como las cámaras frigoríficas. Por último, la logística de comercialización, que es aquella que traza el vínculo entre el producto y los compradores, se ve afectada por las fluctuaciones en los precios, la distribución injusta de las ganancias a lo largo de la cadena de valor y los bajos niveles de desarrollo productivo y gestión comercial (Zúñiga & Sandi, 2024).

Ahora bien, en cuanto a los procesos logísticos de la pesca industrial, tal como lo sugiere Monterroso (2000), se divide en la logística de abastecimiento, de producción y de comercialización. El aprovisionamiento tiene como pasos la preparación y planificación, captura y conservación a bordo, y desembarque y traslado a plantas de producción; posteriormente, la logística de producción incluye la transformación de la materia prima en congelados, enlatados u otros derivados como la harina de pescado; y finalmente, la comercialización destinada a distribuidores mayoristas, minoristas y/o supermercados, englobando también al consumo ya sea por consumidores nacionales, o consumidores internacionales a través de las exportaciones (Bustillos-Arizmendi, 2019).

Cabe mencionar que los procesos logísticos de la pesca industrial tienen mayores ventajas con relación a los procesos que involucra la pesca artesanal, puesto que se posee desde la producción infraestructura moderna, equipos de pesca adecuados, flotas de transporte, cámaras

frigoríficas para el almacenamiento de los productos, y en la logística de comercialización también posee mejores niveles de desarrollo productivo y gestión comercial, mayor organización de la información sobre las entradas y salidas de productos, automatización de controles, y mayor generación de valor agregado (Zúñiga & Sandi, 2024).

Impacto de la adopción de prácticas de comercio justo en las industrias

A pesar de que se reconoce que el comercio tiene el potencial de contribuir al desarrollo económico, la reducción de la pobreza y promover la sostenibilidad ambiental, este potencial solo se cumple si el comercio se implementa de manera justa y responsable, lo cual no siempre ocurre. De acuerdo con una publicación de la revista *Survey in Fisheries Sciences*, en países desarrollados cada vez se evidencia una mayor preocupación por el impacto ambiental y social de los productos que consumen, lo que ha impulsado la demanda de productos pesqueros que no solo sean ambientalmente sostenibles, sino que también aseguren que los procesos se hayan llevado a cabo en condiciones laborales justas; en países en desarrollo, por su parte, esto representa un desafío para las industrias, puesto que para avalar que sus procesos están dándose bajo prácticas sostenibles deben contar con certificaciones y cumplir con múltiples normativas, lo que supone costos y esfuerzos adicionales (Narain, 2024).

Por ello, es importante destacar que, aunque el comercio justo busca fomentar cadenas de suministro globales más éticas, su efecto en las industrias está condicionado por un enfoque financiero y comercial, pues, a pesar de que las certificaciones impulsan mejoras en los procesos y ofrecen ventajas competitivas, se requiere de una mayor inversión inicial, de modo que no todas las empresas pueden aprovechar por igual los beneficios del comercio justo (Narain, 2024).

La implementación de prácticas de comercio justo ha demostrado ser resiliente ante crisis globales como la pandemia del Covid-19, puesto que, a pesar de una ligera disminución en las

exportaciones de productos certificados en 2020, las industrias lograron una rápida recuperación en 2021, superando incluso los niveles previos a la pandemia, alcanzando un valor de \$207.320 en exportaciones. En términos macroeconómicos, el impacto del comercio justo en el Producto Interno Bruto (PIB) de Ecuador también ha sido considerable, mostrando un incremento gradual en su participación desde el 0.20% en 2018 hasta el 0.30% en 2021; dicho aumento no solo se tradujo en un crecimiento económico, sino que también generó empleos y fomentó relaciones comerciales más justas (Nieto, 2023).

De acuerdo con Nieto (2023), la adopción de prácticas de comercio justo en las industrias no solo impulsa su crecimiento en términos de exportaciones y acceso a mercados, sino que también promueve un desarrollo más equitativo y sostenible, favoreciendo a la competitividad, esto es, según la CEPAL (1990), la capacidad de incrementar o sostener la participación en los mercados internacionales y simultáneamente elevar el nivel de vida de la población (Suñol, 2006), de forma que, las certificaciones y la mejora de los procesos permite que las empresas puedan competir en un mercado global, generando tanto beneficios económicos como sociales para las comunidades involucradas.

El comercio justo también impacta en la logística de las cadenas de valor, promoviendo una mayor trazabilidad y transparencia en los procesos productivos, por ejemplo Chaerunnisa & Muslikhati (2023), en un estudio sobre el impacto de la implementación del comercio justo en una comunidad en Ghana, afirman que las normas sobre precios de referencia y la eliminación de intermediarios innecesarios han permitido una relación más directa y transparente entre productores y consumidores.

En las industrias, el impacto de implementar prácticas relativas al comercio justo se refleja tanto en los beneficios directos para los pequeños productores como en los cambios por la

reconsideración de sus prácticas comerciales, aunque, tal como lo menciona Tallontire (2002), el potencial total para la integración industrial de los principios del comercio justo sigue estando subdesarrollado.

Capítulo III- Diseño Metodológico

Enfoque metodológico

El presente estudio adoptó un enfoque metodológico mixto que integró tanto métodos cuantitativos como cualitativos, permitiendo, a través del enfoque cuantitativo, el análisis de los datos numéricos y estadísticas relacionadas con los procesos logísticos de la pesca industrial en Manta, mientras que, a través del enfoque cualitativo, se facilitó la comprensión de las prácticas de las empresas pesqueras y su alineación con los principios del comercio justo.

Métodos

El diseño metodológico que se empleó en esta investigación es no experimental y transeccional-descriptivo, cuyo objetivo fue describir los procesos logísticos de las empresas pesqueras industriales en Manta y analizar cómo estos se alinean con los principios del comercio justo.

La razón por la que se utilizó el diseño no experimental residió en que la investigación no manipuló deliberadamente las variables de estudio, sino que se observaron y analizaron los fenómenos tal y como ocurrieron en el entorno de las empresas pesqueras; este tipo de diseño resulta adecuado cuando se busca estudiar la situación en un contexto natural, sin intervención directa del investigador (Hernández Sampieri et al., 2014).

Asimismo, la investigación fue transeccional, puesto que los datos se recopilaban en un solo momento en el tiempo (Hernández Sampieri et al., 2014), lo que permitió obtener una

"fotografía" de los procesos logísticos de las empresas pesqueras en Manta y su relación con el comercio justo.

De igual modo, se definió al estudio como descriptivo puesto que se centró en describir los hechos, situaciones y características particulares (Hernández Sampieri et al., 2014), en este caso, de las empresas pesqueras industriales en Manta, enfocándose en cómo se gestionaron sus procesos logísticos.

Esta investigación también empleó los métodos de análisis-síntesis, histórico-lógico e inductivo-deductivo, que complementaron el enfoque descriptivo y permitieron interpretar los fenómenos desde diversas perspectivas metodológicas.

El método de análisis-síntesis, descrito por Joaquín García (2016), permitió descomponer un fenómeno en sus componentes esenciales para analizarlos de manera individual y luego integrarlos en una visión global; utilizándose en la investigación dicho método para comprender cómo los procesos logísticos de las empresas pesqueras industriales de Manta se alinearon con los principios del comercio justo.

Por otro lado, el método histórico-lógico, como lo explica Ramos (2008), se utilizó para analizar la evolución de un fenómeno en el tiempo, identificando sus causas y transformaciones y en este caso, permitió analizar la evolución de los procesos logísticos de las empresas pesqueras industriales en Manta y su alineación con los principios del comercio justo, considerando los factores históricos, normativos y de mercado que han influido en su desarrollo.

Finalmente, el método inductivo-deductivo, destacado por Rodríguez & Pérez Omar (2017), permitió conectar observaciones específicas con teorías generales, logrando interpretar datos concretos y generar conclusiones amplias. En esta investigación, el enfoque inductivo permitió analizar los datos recopilados a través de encuestas y entrevistas que sirvieron como

base para identificar patrones, tendencias y características comunes en los procesos logísticos; por otro lado, el enfoque deductivo permitió examinar estos hallazgos frente a los principios del comercio justo establecidos en la literatura, verificando si las prácticas logísticas observadas cumplieron con estos principios.

Técnicas

En el marco de esta investigación, se seleccionaron técnicas con base en las características que mejor se ajustan al enfoque mixto y al diseño no experimental del estudio, asegurando tanto la recolección de datos numéricos como el análisis de percepciones; siendo las técnicas elegidas la encuesta y la entrevista.

Medina et al. (2023) señalan que la encuesta es una técnica estructurada ideal para obtener datos cuantitativos sobre patrones y relaciones entre variables, a través de la recolección de información de una población mediante preguntas estructuradas.

La elección de esta técnica se justificó por su capacidad para recoger información precisa de un grupo representativo, facilitando la medición de características generales de los procesos logísticos en el sector pesquero industrial de Manta; en esta investigación, la encuesta fue aplicada a representantes de las 12 empresas pesqueras industriales que constan en la Cámara de Comercio y en el registro de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros para obtener información sobre sus procesos logísticos y la aplicación de prácticas alineadas a los principios del comercio justo en sus operaciones.

La entrevista, por su parte, constituye una técnica de recolección de datos basada en una interacción verbal (oral o escrita) entre el investigador y el participante, pudiendo ser estructurada o no estructurada, dependiendo del nivel de flexibilidad en las preguntas y respuestas, siendo la primera aquella en la que las preguntas son específicas y predecibles, y la

segunda caracterizada por simular una conversación más flexible y no guiada (Medina et al., 2023).

En este estudio, se utilizó una entrevista estructurada dirigida al gerente de operaciones de la empresa Pespesca S.A., lo que permitió obtener información detallada sobre las prácticas logísticas, retos enfrentados y la percepción sobre el comercio justo en la industria; la inclusión de esta técnica respondió a la necesidad de captar información cualitativa que complementara los datos cuantitativos obtenidos mediante las encuestas, puesto que, las entrevistas proporcionan una perspectiva más rica y contextualizada, permitiendo identificar elementos subjetivos y narrativos que explicaran los resultados numéricos y aportaran profundidad al análisis de los procesos logísticos y su alineación con el comercio justo en la ciudad de Manta.

Por último, la observación, que, de acuerdo con Hernández Sampieri et al. (2014), implica adentrarse en contextos sociales, así como una reflexión constante, esto es, estar atento a los detalles, sucesos, eventos e interacciones que se presenten. En este estudio se utilizó para identificar prácticas logísticas específicas en las empresas de pesca industrial, verificando aspectos relacionados con los procesos logísticos de los productos pesqueros.

Población y Muestra

La población de este estudio se conformó por las empresas pesqueras industriales afiliadas a la Cámara de Industrias de Manta y que constaron, además, en el Registro Nacional de Empresas Pesqueras de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros; estas son 12 empresas activas, que representaron el universo de organizaciones relevantes para el análisis de los procesos logísticos en el sector industrial pesquero de la ciudad.

Dado que la población es pequeña, se trabajó con un muestreo censal, es decir, se incluyeron las 12 empresas en el estudio, lo que permitió obtener información sobre sus procesos logísticos y cómo estos se alinearon con los principios del comercio justo.

Instrumentos

Según Zapata (2023), los instrumentos son recursos que permiten recolectar, registrar y organizar la información, cuya formulación debe atender a los objetivos específicos planteados para asegurar que haya secuencia lógica y articulación entre los indicadores o dimensiones. Los instrumentos seleccionados para esta investigación se diseñaron en función de las técnicas empleadas y del enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo) del estudio, haciéndose uso del cuestionario, la guía de entrevista y libreta de notas.

El cuestionario es el instrumento principal para la técnica de encuesta escrita, que según Hernández Sampieri et al. (2014) consiste en un conjunto de preguntas sobre una o más variables sujetas a medición; este cuestionario incluye preguntas cerradas con opciones de respuesta previamente delimitadas para facilitar su posterior análisis estadístico y, en la presente investigación, su diseño tuvo el objetivo de obtener datos cuantitativos sobre los procesos logísticos y su alineación con los principios del comercio justo, a través de la recopilación de información sobre el origen de la materia prima, el grado de exportación, la estructura del personal logístico, los procesos logísticos implementados y sus dificultades, el nivel de automatización y uso de tecnología, la capacitación del personal, el conocimiento e implementación de prácticas de comercio justo, las limitaciones enfrentadas por las empresas y las percepciones sobre el impacto y ventajas de adoptar estos principios en el sector pesquero industrial.

La guía de entrevista, correspondiente al enfoque cualitativo, de acuerdo con DeCarlo (2021) es una lista de temas o preguntas que esboza el entrevistador con los aspectos que espera abarcar en el transcurso de la entrevista. Esta guía contiene preguntas abiertas, que como manifiesta Hernández Sampieri et al. (2014) son aquellas que no delimitan las alternativas de respuesta y que buscan explorar las percepciones y experiencias, en este caso, de los representantes de las empresas pesqueras respecto a las prácticas logísticas que se llevaron a cabo y su alineación con los principios del comercio justo.

Asimismo, con la finalidad de apoyar la técnica de entrevista, se hizo uso de una libreta de notas como instrumento complementario para registrar las observaciones relevantes que acontezcan durante la entrevista (DeCarlo, 2021).

Finalmente, la validez de contenido fue garantizada mediante la revisión del cuestionario y la guía de entrevista por parte de expertos académicos y profesionales, quienes evaluaron la pertinencia y claridad de las preguntas con relación a los objetivos y variables del estudio. En cuanto a la confiabilidad, se verificó la consistencia del cuestionario mediante el análisis de su coherencia lógica entre los enunciados relacionados, asegurando que las preguntas midieran de forma estable los aspectos centrales de los procesos logísticos y los principios del comercio justo.

Tabla 1. Características de la población y muestra

Elemento	Descripción
Población	12 empresas pesqueras industriales afiliadas a la Cámara de Comercio de Manta y registradas en la Subsecretaría de Recursos Pesqueros.
Muestra	Muestra censal (las 12 empresas fueron incluidas)
Técnicas de recolección	Encuesta estructurada y entrevista semiestructurada.

Nota. Elaboración propia

Capítulo IV- Resultados

A continuación, se muestran los resultados obtenidos a partir de la aplicación de instrumentos de recolección de datos con enfoque mixto. Se llevó a cabo una encuesta aplicada a las 12 empresas activas afiliadas a la cámara de comercio de la ciudad de Manta, así como de la entrevista realizada al gerente de operaciones de la empresa Pespesca S.A., con el propósito de analizar sus prácticas logísticas y su alineación con los principios del comercio justo.

Interpretación de los resultados de la encuesta:

1. ¿Cómo obtiene su empresa la materia prima para sus procesos productivos?

Tabla 2. *Forma de obtención de la materia prima por parte de las empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta*

¿Cómo obtiene su empresa la materia prima para sus procesos productivos?	Frecuencia	%
Mediante flota pesquera propia	3	25%
Subcontratando servicios externos	4	33%
Una combinación de ambas	5	42%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

En cuanto a las estrategias utilizadas por las empresas para el abastecimiento de materia prima, los resultados muestran que el 42% de las empresas encuestadas indicaron que combinaron la utilización de flota pesquera propia con la contratación de servicios externos, seguido del 33% que optó exclusivamente por la subcontratación de servicios, mientras que solo el 25% utilizó únicamente flota propia; se evidenció en los resultados una tendencia hacia esquemas mixtos de aprovisionamiento, que le permitió a las empresas diversificar riesgos y evitar el alto nivel de dependencia a una sola modalidad de obtención de materia prima.

2. ¿Qué porcentaje de la producción de su empresa se destina a exportación?

Tabla 3. *Porcentaje de producción de las empresas destinado a la exportación*

¿Qué porcentaje de la producción de su empresa se destina a exportación?	Frecuencia	%
Ningún porcentaje (solo mercado local)	0	0%
Menos del 25%	1	8%
Entre el 25% y 50%	5	42%
Más del 50%	6	50%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

En cuanto al destino de la producción, el 50% de las empresas señaló que más del 50% de su producción se destinó a exportación, mientras que un 42% exportó entre el 25% y el 50%, solo un 8% exportó menos del 25% y ninguna empresa se dedicó exclusivamente al mercado local. Se observó una clara orientación hacia los mercados internacionales, y, por lo tanto, una vinculación significativa del sector pesquero industrial con el comercio exterior, observándose que la mayoría de las empresas mantuvo una participación activa en mercados internacionales, aunque con distintos niveles de dependencia de las exportaciones.

3. ¿Cuántos empleados están directamente involucrados en la gestión logística de la empresa?

Tabla 4. *Cantidad de empleados directamente involucrados en la gestión logística de las empresas pesqueras*

¿Cuántos empleados están directamente involucrados en la gestión logística de la empresa?	Frecuencia	%
Menos de 50	2	17%
Entre 50 y 100	9	75%
Más de 100	1	8%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

Respecto al personal directamente involucrado en la gestión logística, el 75% de las empresas reportaron tener entre 50 y 100 empleados en estas funciones, un 17% contó con menos de 50 y apenas un 8% superó los 100. Esta información indica que la mayoría de las empresas encuestadas tuvieron una estructura logística de tamaño medio y solo una minoría operó con equipos más pequeños o significativamente grandes, sugiriendo una capacidad operativa logística moderada.

4. ¿Qué procesos logísticos realiza su empresa actualmente? (puede marcar más de una opción)

Tabla 5. *Procesos logísticos que realizan actualmente las empresas pesqueras*

¿Qué procesos logísticos realiza su empresa actualmente? (puede marcar más de una opción)	Frecuencia	%
Planificación y preparación (programación de actividades, asignación de recursos, y coordinación de flotas)	3	10%
Captura y conservación a bordo	3	10%
Desembarque y transporte a plantas de procesamiento	8	27%
Procesamiento en tierra	8	27%
Distribución y comercialización	8	27%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

Los procesos logísticos más comúnmente realizados por las empresas encuestadas fueron el desembarque y transporte a plantas de procesamiento, el procesamiento en tierra y la distribución y comercialización, cada uno con un 27% de participación; por su parte, las actividades de planificación y preparación, así como la captura y conservación a bordo, fueron las menos frecuentes, con apenas un 10% cada una. Esto sugiere que la mayoría de las empresas

concentró sus operaciones en las fases posteriores a la captura, enfocándose principalmente en el procesamiento y la distribución del producto.

5. ¿Cuáles de estos procesos presentan mayores dificultades para su empresa? (puede marcar más de una opción)

Tabla 6. *Procesos logísticos que presentan mayores dificultades para las empresas pesqueras*

¿Cuáles de estos procesos presentan mayores dificultades para su empresa? (puede marcar más de una opción)	Frecuencia	%
Planificación y preparación (programación de actividades, asignación de recursos, y coordinación de flotas)	1	5%
Captura y conservación a bordo	0	0%
Desembarque y transporte a plantas de procesamiento	7	37%
Procesamiento en tierra	4	21%
Distribución y comercialización	7	37%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

En cuanto a las principales dificultades, las empresas señalaron que tanto los procesos de desembarque y transporte a plantas de procesamiento, así como también la distribución y comercialización fueron los más desafiantes, representando un 37% del total cada uno, seguido del procesamiento en tierra con un 21%, un 5% la preparación y planificación y ninguna empresa reportó al proceso de captura y conservación a bordo como una dificultad; esto expuso que los principales retos logísticos se concentraron en la última etapa del primer tramo logístico (desembarque y transporte a plantas) y finales de la cadena (distribución y comercialización).

6. En general, ¿cómo evalúa la eficiencia de los procesos logísticos de su empresa en una escala del 1 al 5? (1 = Muy deficiente; 5 = Muy bueno)

Tabla 7. *Evaluación general de la eficiencia de los procesos logísticos en una escala del 1 al 5*

En general, ¿cómo evalúa la eficiencia de los procesos logísticos de su empresa en una escala del 1 al 5? (1 = Muy deficiente; 5 = Muy bueno)	Frecuencia	%
1 (Muy deficiente)	0	0%
2 (Deficiente)	0	0%
3 (Regular)	3	25%
4 (Bueno)	6	50%
5 (Muy bueno)	3	25%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

El 50% de las empresas calificaron sus procesos con una puntuación de 4 (bueno), mientras que el 25% los consideró “muy buenos” y otro 25% los calificó como “regulares”. No se registraron valoraciones negativas y en conjunto, esto reflejó una percepción general positiva sobre el desempeño logístico. Estos resultados mostraron que, aunque las empresas estuvieron en general satisfechas con sus procesos logísticos, hubo oportunidades para mejorarlos y alcanzar un nivel de eficiencia aún más alto.

7. ¿Qué porcentaje de los procesos logísticos de su empresa se encuentra automatizado?

Tabla 8. *Porcentaje de automatización de los procesos logísticos en las empresas pesqueras*

¿Qué porcentaje de los procesos logísticos de su empresa se encuentra automatizado?	Frecuencia	%
Ningún proceso está automatizado	0	0%
Menos del 25%	3	25%
Entre el 25% y 50%	8	67%
Más del 50%	1	8%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

El 67% de las empresas reportaron tener entre el 25% y el 50% de sus procesos logísticos automatizados, mientras que el 25% indicó tener menos del 25% automatizado, y solo una empresa (8%) superó el 50%. Es relevante, por tanto, destacar que todas las empresas incorporaron al menos algún grado de automatización, lo que evidenció un reconocimiento general de la importancia de la tecnología en la gestión logística, aunque aún persistieran oportunidades para ampliar su alcance.

8. ¿Considera que la implementación de tecnología en los procesos logísticos ha mejorado la eficiencia operativa de su empresa?

Tabla 9. *Percepción sobre la mejora de la eficiencia operativa por la implementación de tecnología en los procesos logísticos*

¿Considera que la implementación de tecnología en los procesos logísticos ha mejorado la eficiencia operativa de su empresa?	Frecuencia	%
Sí, significativamente	2	17%
Sí, de manera moderada	10	83%
No ha tenido impacto	0	0%
No utiliza tecnología en procesos logísticos	0	0%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

Una amplia mayoría de empresas (83%) consideró que la implementación de tecnología mejoró de manera moderada su eficiencia logística, mientras que el 17% reportó una mejora

significativa. No se registraron casos donde la tecnología no haya tenido impacto, lo que demuestra la percepción positiva con impacto moderado.

9. ¿El personal encargado de los procesos logísticos en su empresa recibe capacitación regular en herramientas tecnológicas o estrategias de optimización logística?

Tabla 10. *Capacitación del personal logístico en herramientas tecnológicas y estrategias de optimización*

¿El personal encargado de los procesos logísticos en su empresa recibe capacitación regular en herramientas tecnológicas o estrategias de optimización logística?	Frecuencia	%
Sí, con frecuencia	1	8%
Sí, ocasional	11	92%
No recibe capacitación	0	0%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

El 92% de las empresas afirmaron que su personal logístico solo recibe capacitación ocasional, y apenas el 8% indica recibir capacitación frecuente; esta información reveló una importante deficiencia en la actualización continua del recurso humano, lo cual pudo limitar el aprovechamiento pleno de la tecnología implementada y frenar mejoras en eficiencia.

10. ¿Cuál es el nivel de familiaridad de su empresa con los principios del comercio justo?

Tabla 11. *Nivel de familiaridad de las empresas pesqueras con los principios del comercio justo*

¿Cuál es el nivel de familiaridad de su empresa con los principios del comercio justo?	Frecuencia	%
No conoce los principios del comercio justo	2	17%
Conoce los principios, pero no los aplica	2	17%

Conoce los principios y los aplica parcialmente	4	33%
Conoce los principios y los aplica plenamente	4	33%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

En cuanto al conocimiento sobre comercio justo, el 33% de las empresas afirmaron conocer y aplicar plenamente sus principios, mientras otro 33% manifestó conocerlos, pero solo los aplicó parcialmente. Un 17% dijo conocerlos, pero no aplicarlo, y otro 17% afirmó desconocerlos completamente; y aunque la mayoría tuvo algún nivel de conocimiento, estos resultados reflejaron una implementación desigual, y la necesidad de mayor conocimiento y sensibilización sobre los principios del comercio justo.

11. ¿Su empresa implementa prácticas relacionadas con los principios del comercio justo?

Tabla 12. Implementación de prácticas relacionadas con los principios del comercio justo por parte de las empresas pesqueras

¿Su empresa implementa prácticas relacionadas con los principios del comercio justo?	Frecuencia	%
Sí	5	42%
No	2	17%
En proceso	5	42%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

El 42% de las empresas sí implementaron prácticas de comercio justo, y otro 42% afirmó estar en proceso de implementación, mientras que el 17% no las implementó; esto indicó que

más del 80% de las empresas estuvieron, al menos, en una fase inicial de alineamiento con estos principios, lo cual mostró una tendencia positiva hacia una mayor responsabilidad social y ética.

12. ¿Qué prácticas relacionadas con el comercio justo implementa su empresa? (puede marcar más de una opción)

Tabla 13. *Prácticas relacionadas con el comercio justo implementadas por las empresas pesqueras*

¿Qué prácticas relacionadas con el comercio justo implementa su empresa? (puede marcar más de una opción)	Frecuencia	%
Creación de oportunidades para productores en situación de desventaja económica	2	3%
Transparencia y responsabilidad	6	10%
Prácticas comerciales justas	6	10%
Pago de un precio justo (Precios y salarios justos)	7	11%
Ausencia del trabajo infantil y forzoso;	7	11%
Compromiso con la no discriminación, equidad de género y libertad de asociación sindical	10	16%
Buenas condiciones de trabajo	9	15%
Favorecimiento del desarrollo de capacidades	6	10%
Promoción del comercio justo	5	8%
Acción climática y protección al medio ambiente;	4	6%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

Las empresas encuestadas reportaron aplicar una variedad de prácticas vinculadas al comercio justo, destacando en primer lugar el compromiso con la no discriminación, equidad de género y libertad de asociación sindical, mencionado por el 16% de las respuestas; le siguieron las buenas condiciones de trabajo (15%) y el pago de un precio justo (11%), junto con la ausencia del trabajo infantil y forzoso (11%). Prácticas como la transparencia y responsabilidad, las condiciones comerciales justas, y el favorecimiento del desarrollo de capacidades fueron

señaladas por el 10% cada una. Por otro lado, prácticas menos frecuentes incluyeron la creación de oportunidades para productores en situación de desventaja económica (3%), la promoción del comercio justo (8%) y la acción climática y protección ambiental (6%). Este conjunto de respuestas evidenció un interés relevante por prácticas laborales justas y equitativas, pero aún con deficiencias en aspectos ambientales y de inclusión de productores vulnerables.

13. ¿Qué porcentaje de los ingresos generados se destina voluntariamente a mejoras en condiciones laborales o sostenibilidad ambiental?

Tabla 14. *Porcentaje de ingresos destinados voluntariamente a mejoras en condiciones laborales o sostenibilidad ambiental*

¿Qué porcentaje de los ingresos generados se destina voluntariamente a mejoras en condiciones laborales o sostenibilidad ambiental?	Frecuencia	%
Ninguno	2	17%
Menos del 10%	5	42%
Entre el 10 y 20%	3	25%
Más del 20%	2	17%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

Se identificó que el 42% de las empresas destinó menos del 10% de sus ingresos a acciones voluntarias orientadas a mejorar las condiciones laborales o promover la sostenibilidad ambiental, mientras que el 25% invirtió entre el 10% y el 20%, asimismo, un 17% superó este porcentaje, demostrando un mayor compromiso, y otro 17% afirmó no asignar recursos a este tipo de iniciativas; estos resultados mostraron que, si bien existe cierto nivel de inversión en prácticas responsables, en la mayoría de los casos aún es limitada.

14. De las siguientes opciones, ¿cuáles son las principales limitaciones para mejorar los procesos logísticos y adoptar prácticas de comercio justo en su empresa? (puede marcar más de una opción)

Tabla 15. Principales limitaciones para mejorar los procesos logísticos y adoptar prácticas de comercio justo en las empresas pesqueras

De las siguientes opciones, ¿cuáles son las principales limitaciones para mejorar los procesos logísticos y adoptar prácticas de comercio justo en su empresa? (puede marcar más de una opción)	Frecuencia	%
Falta de infraestructura	4	13%
Recursos financieros limitados	7	23%
Falta de personal capacitado	6	20%
Normativas legales restrictivas	4	13%
Falta de conocimiento sobre prácticas de comercio justo	7	23%
Otro	2	7%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

Los principales obstáculos señalados por las empresas fueron los recursos financieros limitados (23%) y la falta de personal capacitado (23%), seguidos por la falta de infraestructura (13%) y normativas legales restrictivas (13%). Además, un 7% mencionaron la falta de conocimiento sobre las prácticas de comercio justo como una limitación importante. Estas respuestas reflejaron claramente que, además de necesidades materiales y técnicas, existieron desafíos institucionales y de capital humano que limitaron la transición hacia una logística alineada con principios de justicia social y ambiental.

15. En su opinión, ¿qué impacto tendría la mejora de los procesos logísticos en la adopción de prácticas de comercio justo?

Tabla 16. *Percepción del impacto de la mejora de los procesos logísticos en la adopción de prácticas de comercio justo*

En su opinión, ¿qué impacto tendría la mejora de los procesos logísticos en la adopción de prácticas de comercio justo?	Frecuencia	%
Ninguno	0	0%
Bajo	1	8%
Moderado	6	50%
Alto	4	33%
Muy alto	1	8%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

El 50% de las empresas consideraron que el impacto sería alto y un 33% opinó que sería muy alto, mientras que un 8% lo calificó como moderado, otro 8% como bajo, y ninguna empresa contempló que la mejora logística no tendría impacto alguno; este consenso mayoritario sugirió que los procesos logísticos fueron percibidos como un factor que facilita o potencia la adopción de prácticas de comercio justo.

16. ¿Qué tipo de apoyo considera necesario para fortalecer la relación entre los procesos logísticos y el comercio justo en su empresa?

Tabla 17. *Tipo de apoyo necesario para fortalecer la relación entre los procesos logísticos y el comercio justo en las empresas pesqueras*

¿Qué tipo de apoyo considera necesario para fortalecer la relación entre los procesos logísticos y el comercio justo en su empresa?	Frecuencia	%
Financiamiento	7	22%
Capacitación técnica y formación de personal	9	28%
Infraestructura tecnológica y física	7	22%
Colaboración público-privada	3	9%
Simplificación de normativas legales	6	19%

Otro 0 0%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025

Análisis de la información recopilada:

Respecto al tipo de apoyo que se estimó necesario para fortalecer la relación entre los procesos logísticos y el comercio justo, la formación y capacitación técnica del personal es la opción más mencionada (29%), seguida del acceso a financiamiento (23%) y de la mejora en infraestructura tecnológica y física (19%); otras respuestas incluyeron la colaboración público-privada (10%) y la simplificación de normativas legales (10%). Estos resultados manifestaron la necesidad de políticas públicas y programas que fortalezcan las capacidades humanas y técnicas de las empresas, asimismo, la cooperación entre actores y una normativa más flexible para crear un entorno más favorable para la implementación efectiva de prácticas de comercio justo.

17. ¿Considera que la adopción de prácticas de comercio justo será una ventaja competitiva para las empresas del sector pesquero industrial en los próximos 5 años?

Tabla 18. *Percepción sobre la adopción de prácticas de comercio justo como ventaja competitiva en el sector pesquero industrial en los próximos cinco años*

¿Considera que la adopción de prácticas de comercio justo será una ventaja competitiva para las empresas del sector pesquero industrial en los próximos 5 años?	Frecuencia	%
Sí, de manera significativa	1	8%
Sí, de manera moderada	7	58%
No está seguro/a	4	33%
No será una ventaja	0	0%

Nota. Elaboración propia con base en datos de encuestas aplicadas a empresas pesqueras

afiliadas a la cámara de comercio de Manta, 2025.

Análisis de la información recopilada:

El 58%, consideró que la adopción de prácticas de comercio justo representará una ventaja competitiva de manera moderada en los próximos cinco años, un 33% manifiesta incertidumbre al respecto, solo un 8% estimó que dicha adopción generaría una ventaja significativa, y ningún encuestado consideró que no será una ventaja, lo que indica que, aunque con distintas intensidades, todas las empresas percibieron algún nivel de beneficio potencial en la implementación de prácticas de comercio justo en el sector pesquero industrial.

Resultados de la entrevista:

La presente entrevista fue dirigida al Sr. Gregorio Isaías Zambrano Marcillo, portador del número de cédula 1313092627, quien se desempeña como gerente de operaciones desde hace tres años en la empresa Pespesca S.A., que, aunque se encuentra ubicada en el cantón Montecristi, forma parte del registro de compañías afiliadas a la Cámara de Comercio de la ciudad de Manta y está inscrita en la Subsecretaría de Recursos Pesqueros. A través de la entrevista se tuvo el objetivo de obtener una visión cualitativa y experta sobre el funcionamiento interno de los procesos logísticos dentro de la empresa, así como explorar el grado de conocimiento, implementación y limitaciones relacionadas con los principios del comercio justo.

1. ¿Cuál es su rol dentro de la empresa y cuánto tiempo lleva trabajando en este puesto?

Gerente de Operaciones, tres años.

2. Desde su perspectiva, ¿qué importancia tiene la logística dentro de las operaciones generales de la empresa?

Es muy importante ya que permite que las mercancías sean recibidas, almacenadas, transferidas y despachadas de manera fluida, y por ende garantiza que los buques sean atendidos rápidamente, lo que ahorra costos y mejora la rotación de carga.

3. ¿Cuáles son los principales procesos logísticos que realiza su empresa?

Solicitud y asignación de personal, gestión de alimentación, solicitud de equipos y maquinarias, solicitud de permisos portuarios.

4. ¿Está familiarizado/a con los principios del comercio justo?

Si, los conocemos y los aplicamos en ciertas áreas de nuestras cadenas de operaciones, porque sabemos que buscan promover relaciones comerciales más equitativas y condiciones laborales dignas.

5. ¿Considera que alguno de los principios del comercio justo ya está presente en los procesos logísticos de la empresa? Si es así, ¿podría proporcionar un ejemplo?

Sí. Por ejemplo, se promueve el principio de condiciones laborales dignas al garantizar que los trabajadores involucrados en la carga, descarga y transporte cuenten con equipos de protección, contratos adecuados y acceso a capacitaciones que fortalecen sus competencias.

6. ¿Qué cambios recientes (si los hay) se han implementado en los procesos logísticos que podrían estar alineados con los principios del comercio justo?

Se han realizado jornadas de capacitación y socialización sobre temas éticos y responsabilidad laboral para mejorar el compromiso con prácticas más justas en entorno laboral.

7. Desde su experiencia, ¿qué limitaciones enfrenta la empresa para integrar los principios del comercio justo en sus procesos logísticos?

Una de las principales limitaciones es la falta de compromiso por parte del personal, ya que debería estar más involucrado en el cumplimiento y tener conciencia según las capacitaciones que se han realizado.

8. ¿Cómo afecta el contexto local de Manta (infraestructura, normativa, cultura empresarial) a la integración de los principios de comercio justo en los procesos logísticos?

En general, no todas las personas ni empresas locales están involucradas en la integración de dichos principios, quizá por falta de conciencia, lo cual dificulta la integración total. Además, también hay cuestiones de infraestructura y normativa que influyen en esto.

9. ¿Cree que una mejora en los procesos logísticos podría contribuir al comercio justo? ¿de qué manera?

Sí, claro, ya que si se mejoran los procesos logísticos se pueden tener mejores condiciones para los trabajadores, condiciones laborales más dignas, igualmente hace posible que haya una mayor transparencia en las operaciones. Todo esto contribuye a los productores en desarrollo y también a los consumidores.

10. ¿Qué tipo de apoyo o recursos cree que podrían facilitar una mayor alineación entre logística y comercio justo?

Sería importante contar con programas que promocionen practicas sostenibles y la transparencia en la cadena de suministro, igualmente, tecnología para la mejora de los procesos logísticos y respaldo para dar capacitaciones continuas al personal de la empresa.

Análisis de los resultados

El análisis de los resultados obtenidos a partir de la encuesta aplicada a las doce empresas pesqueras industriales, complementado con la entrevista estructurada realizada al gerente de operaciones de Pespesca S.A., permitió comprender de forma más integral el estado actual de los procesos logísticos y su alineación con los principios del comercio justo en este sector de gran relevancia para la economía local y nacional.

Uno de los primeros hallazgos relevantes correspondió a la identificación de los procesos logísticos más implementados, donde las empresas manifestaron una mayor concentración en las etapas de procesamiento en tierra, desembarque y transporte, y distribución y comercialización (27% cada uno), lo cual evidenció un enfoque logístico centrado en los eslabones medios y finales de la cadena de suministro; en contraste, las fases iniciales (planificación y la captura y conservación a bordo), presentaron una menor implementación (10%), lo cual podría responder a la tercerización de esta etapa o a la escasa supervisión directa en alta mar. Esta afirmación se reforzó con lo señalado en la entrevista, donde el representante de Pespesca S.A. reconoció que gran parte del control logístico se enfoca en tierra, mientras que la fase extractiva queda fuera del alcance organizacional directo.

Respecto a las dificultades enfrentadas en la gestión logística, se evidenció que los mayores obstáculos se concentran en las etapas de desembarque y transporte a plantas de procesamiento (37%) y en la distribución y comercialización (37%), que representan la última etapa del primer grupo de los procesos logísticos (logística de abastecimiento) y último grupo de los procesos logísticos (logística de distribución), respectivamente; coincidiendo con estudios previos, como el de Lemma et al. (2014), que indicaron que, en países en vía de desarrollo, las debilidades logísticas suelen presentarse en el primer eslabón de los procesos debido a carencias de infraestructura y tecnología.

En cuanto a la incorporación de principios del comercio justo, los datos cuantitativos revelaron una adherencia limitada, puesto que solo un tercio de las empresas indicó cumplir plenamente con estos principios, mientras otro 33% los implementó parcialmente y el resto no los aplicó o manifestó desconocimiento, siendo este resultado coherente con la percepción recogida en la entrevista, en la que se afirmó que, si bien existieron avances en aspectos laborales

como la seguridad y la formalidad, aún persisten limitaciones como la falta de compromiso interno, barreras culturales locales, y obstáculos normativos e infraestructurales, dejando en segundo plano otros componentes como la transparencia comercial y las relaciones comerciales equitativas.

Al analizar los principios específicos más implementados, se observó que aquellos relacionados con los derechos laborales como la no discriminación (16%) y las condiciones de trabajo dignas (15%) reciben mayor atención, mientras que, los principios como la transparencia comercial (10%), la sostenibilidad ambiental (6%), y el apoyo a pequeños productores (3%) presentaron bajos niveles de implementación, sugiriendo una concepción reduccionista del comercio justo, centrada únicamente en el cumplimiento básico de condiciones laborales, lo cual dista de la visión integral que promueve este enfoque.

La discusión también destacó las principales limitaciones señaladas para la implementación del comercio justo en los procesos logísticos donde se encontraron la falta de conocimiento y sensibilización (23%), la escasez de recursos financieros (23%), y la deficiencia de personal capacitado (20%), lo cual evidenció una combinación de restricciones estructurales y humanas que obstaculizaron el avance hacia prácticas logísticas más justas y sostenibles, siendo confirmadas cualitativamente por el gerente entrevistado, quien señaló la necesidad urgente de una mayor formación del personal, una cultura organizacional más ética y el fortalecimiento del marco normativo y la infraestructura local.

Finalmente, tanto las encuestas como la entrevista coincidieron en que para mejorar la implementación del comercio justo se requiere mayor inversión en capacitación (28%), mejoras en la infraestructura (22%) y acceso a financiamiento (22%), lo que implica la necesidad de un

enfoque interinstitucional que involucre tanto a las empresas, como también al estado y a organizaciones de apoyo técnico y financiero.

Capítulo V- Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

La mejora de los procesos logísticos en la pesca industrial de la ciudad de Manta constituye una vía para fortalecer la adopción de los principios de comercio justo, no obstante, persisten desafíos estructurales como la infraestructura portuaria limitada y la falta de tecnología, organizativos como la falta de integración de la logística con las políticas de sostenibilidad y comercio justo, y la debilidad en la formación y sensibilización del personal; y culturales como la escasa cultura empresarial local orientada al comercio justo y el desconocimiento de los beneficios comerciales del comercio justo, que limitan la incorporación de estos principios en las cadenas logísticas, requiriendo acciones coordinadas entre el sector empresarial, entidades gubernamentales y la sociedad civil.

Los resultados de la encuesta evidencian que las empresas se concentran principalmente en procesos como el desembarque y transporte a plantas, procesamiento en tierra, y la distribución y comercialización, cada uno con una ejecución del 27%; en contraste, la planificación y preparación, y la captura y conservación a bordo reflejan una implementación reducida (10%), coincidiendo con lo señalado en la entrevista, donde el gerente de operaciones destacó que las principales acciones logísticas están orientadas a la gestión de personal, alimentación, equipos y permisos portuarios, dejando de lado otros procesos de control directo sobre la captura y conservación en alta mar.

En cuanto a las dificultades, los mayores obstáculos se presentan en el desembarque y transporte a plantas de procesamiento (37%) que forma parte del primer tramo logístico, y en la

distribución y comercialización (37%), seguidos por el procesamiento en tierra (21%) y la preparación y planificación (5%); por su parte, la captura y conservación a bordo no registran complicaciones. Esto indica que las debilidades se concentran tanto en el primer eslabón como en el tramo final de los procesos logísticos, lo cual afecta la eficiencia general del sistema, respaldando lo expuesto por la investigación de Lemma et al. (2014), donde se señala que en países en desarrollo las deficiencias logísticas predominan en las etapas iniciales, a causa de limitaciones tecnológicas y de infraestructura, afectando la eficiencia y reduciendo la capacidad de alinearse con estándares exigentes como el comercio justo.

Los resultados obtenidos permiten concluir que la adherencia de las empresas pesqueras industriales de Manta a los principios del comercio justo es limitada y fragmentada, con solo un tercio de las empresas (33%) afirma aplicarlos plenamente, mientras otro 33% los implementa de forma parcial, y el resto o no los conoce (17%) o no los aplica (17%). Aunque el 42% de las empresas señala que ya está implementando prácticas relacionadas, la mayoría de estas se enfocan en aspectos laborales y de derechos humanos, como la no discriminación (16%) y las buenas condiciones de trabajo (15%), mientras que otras dimensiones clave como la sostenibilidad ambiental (6%), la transparencia (10%), o el apoyo a productores vulnerables (3%) reciben escasa atención.

La entrevista cualitativa refuerza este diagnóstico al señalar que, aunque se han realizado avances en la garantía de condiciones laborales dignas (mediante equipos de protección, contratos formales y capacitaciones), persisten limitaciones como la falta de compromiso interno, barreras culturales locales, y obstáculos normativos e infraestructurales, dejando en segundo plano otros componentes como la transparencia comercial y las relaciones comerciales equitativas.

Estos resultados reflejan que, aunque existe cierta apertura hacia el comercio justo, su integración no es profunda, puesto que la falta de conocimiento sobre los principios, junto con debilidades en la cultura organizacional, formación del personal y ausencia de políticas públicas específicas, limita una adopción más robusta; por tanto, la adherencia al comercio justo en el sector es parcial, enfocada en el cumplimiento básico de estándares laborales, y aún distante de una implementación que abarque todas las etapas logísticas de las empresas.

Las principales limitaciones identificadas para la mejora de los procesos logísticos y la adopción de prácticas de comercio justo en las empresas pesqueras industriales de Manta se concentran en tres ejes clave: falta de conocimiento y conciencia sobre el comercio justo (23%), recursos financieros limitados (23%), y deficiencia de personal capacitado (20%), revelando una combinación de obstáculos estructurales y humanos que limitan la implementación de los principios de comercio justo en los procesos logísticos.

Desde el enfoque cualitativo, el entrevistado destaca que la falta de compromiso del personal y la baja conciencia sobre el comercio justo constituyen barreras significativas, a pesar de los esfuerzos en capacitación; asimismo, se afirma que la ciudad de Manta presenta deficiencias en infraestructura y normativas que agravan estas limitaciones.

Frente a ello, las empresas encuestadas consideran prioritario recibir apoyo en capacitación técnica (28%), mejoras en infraestructura tecnológica y física (22%), y financiamiento (22%), lo cual coincide con las sugerencias del entrevistado sobre la necesidad de promover programas que fortalezcan la transparencia, la sostenibilidad y la formación continua dentro del sector. En definitiva, la falta de inversión en capital humano, sumada a restricciones normativas y limitaciones estructurales, impide que los procesos logísticos de la pesca industrial en Manta se alineen con los principios del comercio justo.

Recomendaciones

Se recomienda que las empresas dedicadas a la pesca industrial en Manta fortalezcan su sistema de gestión logística para poder diagnosticar de forma periódica el desempeño de cada etapa del proceso logístico, sobre todo de aquellas fases que han sido identificadas como más problemáticas, como el desembarque y el transporte hacia las plantas de procesamiento, y la distribución y comercialización; es por ello que la adopción de herramientas tecnológicas y mayor automatización de procesos contribuiría a mejorar la eficiencia operativa, reducir tiempos de espera y facilitar la integración de prácticas alineadas a los principios del comercio justo en la cadena logística.

Se sugiere que las empresas refuercen su compromiso con los principios del comercio justo mediante la integración progresiva de estos en sus políticas institucionales, códigos de conducta y procedimientos operativos, de forma planificada y acompañada de acciones concretas, como auditorías internas de cumplimiento, establecimiento de indicadores de responsabilidad social, y creación de mecanismos de participación de los trabajadores, de modo que se permita visibilizar tanto el compromiso de las empresas con prácticas éticas y sostenibles, como también avanzar hacia certificaciones que respalden dicho compromiso ante mercados internacionales.

Por último, dado que una de las principales limitaciones detectadas en la implementación del comercio justo en los procesos logísticos es el bajo nivel de conocimiento y compromiso del personal con relación a los principios de comercio justo, es recomendable que las empresas del sector pesquero industrial de Manta planifiquen y desarrollen programas de capacitación adaptados a la situación local, dirigidos a todos los niveles del personal y enfocados no solo en los aspectos técnicos de la logística, sino también en la ética empresarial, condiciones laborales

dignas, sostenibilidad ambiental y otros principios fundamentales del comercio justo, para contribuir, de dicha manera, a la consolidación de una cultura organizacional coherente con los valores del comercio justo y facilitar su implementación en las actividades logísticas.

Referencias

- Alfonzo, I. (2020). *Análisis Técnico y Regulatorio de Nuevas Redes de Transmisión para Dispositivos IoT (Internet of Things) en la ciudad de Guayaquil, Ecuador*.
- Alimenta ODS. (2021). *Necesitamos una pesca sostenible para garantizar la seguridad alimentaria y nutricional*. <https://alimentaods.org/noticias/necesitamos-una-pesca-sostenible-para-garantizar-la-seguridad-alimentaria-y-nutricional/>
- Amerise, A. (2023). *Cómo Ecuador se convirtió en el mayor exportador mundial de camarones (y qué papel clave jugó China)*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-65247655>
- Andrade, F. (2007). Comercio justo o economía solidaria. *Revista Afese*, 49. <https://base.socioeco.org/docs/562-1101-1-sm.pdf>
- APM. (2021). *Puerto de Manta registra incremento en la descarga de pesca industrial*. <https://www.obraspublicas.gob.ec/puerto-de-manta-registra-incremento-en-la-descarga-de-pesca-industrial/>
- APM. (2023a). *Boletín Estadístico Puerto de Manta 2023*. <https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2023/08/Boletin-estadistico-Puerto-de-Manta-ISEM-2023-ok.pdf>
- APM. (2023b). *La industria atunera nacional tiene su fortaleza en el puerto de Manta*. <http://www.camae.org/industria-atunera/la-industria-atunera-nacional-tiene-su-fortaleza-en-el-puerto-de-manta/>
- Aravena, S. (2024, March). *Canal de Suez: una arteria vital para el comercio global*. <https://teleduc.uc.cl/2024/03/20/canal-de-suez-global/#:~:text=Aproximadamente%20el%2012%25%20del%20comercio,barriles%20de%20crudo%20pasando%20diariamente.>
- ARVI. (2022). *Plataforma Blockchain e IoT para garantizar la trazabilidad en la cadena de valor de los productos pesqueros*. <https://www.arvi.org/pescando-4-0-plataforma-blockchain-e-iot-para-garantizar-la-trazabilidad-en-la-cadena-de-valor-de-los-productos-pesqueros/>

- Ávalos, Á. (2024). *¿Qué pasó con el buque Ever Given en el Canal de Suez?*
<https://olinlogistics.com/que-paso-con-el-buque-ever-given-en-el-canal-de-suez/>
- Balanzategui, I., Vega, G., & López, L. (2022). Cadena de Suministro de Bienes y Servicios en las Empresas Industriales. *Polo Del Conocimiento*, 7(1).
<https://doi.org/10.23857/pc.v7i1.3523>
- Ballesteros, D., & Ballesteros, P. (2004). *La Logística Competitiva y la Administración de la Cadena de Suministros*. <https://www.redalyc.org/pdf/849/84912053030.pdf>
- Barragán, M. (2023). Una nueva AMP a lo largo de todo el litoral ecuatoriano para proteger ecosistemas, hábitats y especies costeras clave. 2023.
<https://www.darwinfoundation.org/es/noticias/todas-las-noticias/una-nueva-amp-a-lo-largo-de-todo-el-litoral-ecuatoriano-para-proteger-ecosistemas-habitats-y-especies-costeras-clave/>
- BBC. (2023, December). *Ataques en el mar Rojo: 5 datos que muestran la importancia geopolítica del Canal de Suez y cómo se gestó la crisis actual en el transporte de mercancías*. <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cpdln977nj5o>
- BBVA. (2022, December). *Los sellos de la pesca sostenible: garantizar la producción alimentaria sin poner en riesgo su futuro*. <https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/los-sellos-de-la-pesca-sostenible-garantizar-la-produccion-alimentaria-sin-poner-en-riesgo-su-futuro/>
- BM. (2011). *Logistics, Costs and Competitiveness: Measurement and Trade Policy Applications*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/455781468153272478/pdf/815750WP0Trans00Box379836B00PUBLIC0.pdf>
- Bowen, M. (2022). *El nuevo puerto de Posorja, Ecuador, conectado con infraestructura óptica*. <https://www.intelligentcio.com/latam-es/2022/03/08/el-nuevo-puerto-de-posorja-ecuador-conectado-con-infraestructura-optica/>
- Bustillos-Arizmendi, L. A. (2019). Integración de la Cadena de Suministro: Una Revisión a la Literatura. *Revista Ingeniería Industria*, 17(3).
- CAF. (2022). *Hacia el desarrollo de infraestructuras eficientes y sostenibles en América Latina*. <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1894/Hacia%20el%20desarrollo%20de%20infraestructuras%20eficientes%20y%20sostenibles%20en%20Am%c3%a9rica%20Latina.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Calatayud, A., & Montes, L. (2021). *Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción*.
- CAMAE. (2023). *La industria atunera nacional tiene su fortaleza en el puerto de Manta*. <http://www.camae.org/industria-atunera/la-industria-atunera-nacional-tiene-su-fortaleza-en-el-puerto-de-manta/>

- CAMAE. (2024). *La pesca cerró el 2023 con -5,4 % en exportaciones, Estados Unidos, España y China registraron disminuciones*. <http://www.camae.org/sin-categoria/la-pesca-cerro-el-2023-con-54-en-exportaciones-estados-unidos-espana-y-china-registraron-disminuciones/#:~:text=El%20total%20acumulado%20de%20exportaciones,cantidad%20exportada%20fue%209.5%25%20inferior.>
- Cámara de Industrias de Manta. (n.d.). *Nómina de las Industrias Activas Afiliadas a la Cámara de Industrias de Manta: Grupos Seccionales (Industrias de Congelación y Enlatamientos de Productos)*. <https://www.cimanta.org/documentos/afiliado.pdf>
- Castillo, D., Gómez, B., De la Cruz, O., & Rivadeneira, D. (2021). Diagnóstico del Sistema logístico de aprovisionamiento de la industria pesquera en Sancti Spiritus. *Revista Técnica De La Facultad De Ingeniería Universidad Del Zulia*, 44(1). https://www.researchgate.net/publication/348423110_Diagnostico_del_Sistema_logistico_de_aprovisionamiento_de_la_industria_pesquera_en_Sancti_Spiritus
- CEPAL. (2018). *El Comercio Justo como herramienta de cooperación al desarrollo*.
- CEPAL. (2023). *Informe portuario 2022 a primer trimestre de 2023 Tras la tempestad, ¿llega la calma?* <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/5d59ddd2-48f3-4928-b164-bd9d84b7ef39/content>
- Chaerunnisa, N., & Muslikhati, S. (2023). “Crafting Innovation for Global Benefit” *The Impact of Implementing Fair Trade The Body Shop Community On Shea Farmers In Ghana* (Vol. 3).
- CNP. (2019). *Cuota para la anchoveta es de 2,1 millones de toneladas*.
- Codespa. (2016). *Las injustas sombras de la comercialización de los productores más vulnerables*. <https://www.codespa.org/blog/2016/05/19/injustas-sombras-de-comercializacion-de-productores-mas-vulnerables/>
- CONANP. (2020). *Programa Nacional de Áreas Naturales Protegidas 2020 - 2024*. https://www.conanp.gob.mx/datos_abiertos/DES/PNANP2020-2024.pdf
- CONAPESCA. (n.d.). *Estudio del eslabón de logística en el sector pesquero mexicano*. Retrieved November 9, 2024, from https://foroeconomico.conapesca.gob.mx/history/historial/2011/ponencias/Guillermo_Musk.pdf
- Conservas Isabel. (2020). *Isabel, Primera Marca del Mundo en Certificar Todo su Atún con Sello AENOR*. <https://www.isabel.net/noticias/isabel-primera-marca-del-mundo-en-certificar-todo-su-atun-con-sello-aenor-atun-de-pesca-responsable/>

- Consumers International. (2020). *Consumo Sostenible*.
<https://www.consumersinternational.org/media/314575/wcrd2020sustainable-consumption-briefing-spa.pdf>
- Daluz, M. (2008). *La Cadena de Frío*. <https://monicadaluz.com/wp-content/uploads/2019/05/CADENAfrio.pdf>
- Damondon, P. (2022). *La gestión sostenible de la pesca comienza con el seguimiento de las embarcaciones*. <https://globalfishingwatch.org/es/la-gestion-sostenible-de-la-pesca-comienza-con-el-seguimiento-de-las-embarcaciones/>
- DeCarlo, M. (2021). *Técnicas de entrevista cualitativa*.
[https://espanol.libretexts.org/Ciencias_Sociales/Trabajo_Social_y_Servicios_Humanos/Investigacion_Cientifica_en_Trabajo_Social_\(DeCarlo\)/13%3A_Entrevistas_y_grupos_focales/13.02%3A_T%C3%A9cnicas_de_entrevista_cualitativa](https://espanol.libretexts.org/Ciencias_Sociales/Trabajo_Social_y_Servicios_Humanos/Investigacion_Cientifica_en_Trabajo_Social_(DeCarlo)/13%3A_Entrevistas_y_grupos_focales/13.02%3A_T%C3%A9cnicas_de_entrevista_cualitativa)
- DP WORLD. (2020). *DP World Posorja, el puerto inteligente del Ecuador, cumple su primer año de operaciones*. <https://www.dpworld.com/ecuador/-/media/project/dpworld/dpworld-tenant/americas/posorja/media-files/news/other/boletn---aniversario-dpworld.pdf?rev=-1>
- DVS. (2022). *Principales ciudades, puertos, aeropuertos y oficinas DSV en Ecuador*.
[https://www.dsv.com/es-mx/sobre-dsv/latam/dsv-ecuador/ciudades-puertos-aeropuertos-mas-importantes-ecuador#:~:text=%C2%BFCu%C3%A1les%20son%20los%20puertos%20m%C3%A1s%20importantes%20de%20Ecuador%3F&text=El%20Puerto%20de%20Guayaquil%20es,al%20a%C3%B1o%20\(base%202019\)](https://www.dsv.com/es-mx/sobre-dsv/latam/dsv-ecuador/ciudades-puertos-aeropuertos-mas-importantes-ecuador#:~:text=%C2%BFCu%C3%A1les%20son%20los%20puertos%20m%C3%A1s%20importantes%20de%20Ecuador%3F&text=El%20Puerto%20de%20Guayaquil%20es,al%20a%C3%B1o%20(base%202019)).
- ECLP. (2021). *Estrategia Climática de Largo Plazo de Chile*.
<https://cambioclimatico.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2021/11/ECLP-LIVIANO.pdf>
- Escobar, E. (2020). *Uso sostenible de los ecosistemas marinos y terrestres*.
- Eurofish. (n.d.). *Nuestro trabajo está certificado bajo altos estándares internacionales*. Retrieved October 31, 2024, from <https://www.eurofish.com.ec/certificaciones/>
- FAO. (2001a). *Marketing of fish*. <https://www.fao.org/4/y2876e/y2876e0i.htm>
- FAO. (2001b). *Preparación del Plan*. <https://www.fao.org/4/T0010E/T0010E04.htm>
- FAO. (2001c). *Production, Accessibility, Marketing and Consumption Patterns of Freshwater Aquaculture Products in Asia: A Cross-Country Comparison*.
<https://www.fao.org/4/y2876e/y2876e00.htm#Contents>
- FAO. (2007). *Capacidad de pesca y manejo pesquero en América Latina y el Caribe*.
<https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/fbd2762d-2fd8-47a7-bb8e-f811bda99597/content>

- FAO. (2022). El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2022. In *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2022*. FAO. <https://doi.org/10.4060/cc0461es>
- FAO. (2024a). El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2024. In *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2024*. FAO. <https://doi.org/10.4060/cd0683es>
- FAO. (2024b, June). *Informe de la FAO: La producción mundial de la pesca y la acuicultura alcanza un nuevo máximo histórico*. <https://www.fao.org/ecuador/noticias/detail-events/en/c/1696495/>
- Fontalvo-Herrera, T., De-la-Hoz-Granadillo, E., & Mendoza-Mendoza, A. (2019). Procesos Logísticos y La Administración de la Cadena de Suministro. *Saber, Ciencia y Libertad*, 14(2), 102–112. <https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2019v14n2.5880>
- Freudiich, P. (2016). *COMERCIO JUSTO ¿QUÉ ES EL COMERCIO JUSTO?* www.sellocomerciojusto.org
- Furukawa, E. (2021). *El puerto DP World Posorja en Ecuador cuenta con una de las mejores infraestructuras ópticas de la Costa Oeste de Sudamérica*. <https://www.furukawatam.com/es/conexion-furukawa-detalles/el-puerto-dp-world-posorja-en-ecuador-cuenta-con-una-de-las-mejores-infraestructuras-opticas-de-la-costa-oeste-de-sudamerica>
- Global Nutrition. (2009). *Sistemas alimentarios y equidad nutricional*. https://media.globalnutritionreport.org/documents/Chapter_4_2020_Global_Nutrition_Report_Spanish.pdf
- Gobierno de México. (2024a). *¿Pesca o acuicultura?* <https://www.gob.mx/agricultura/articulos/pesca-o-acuicultura?idiom=es>
- Gobierno de México. (2024b). *Registra México buena producción pesquera y acuícola en el 2023*. <https://www.gob.mx/conapesca/articulos/registra-mexico-buena-produccion-pesquera-y-acuicola-en-el-2023?idiom=es#:~:text=Durante%20el%202023%2C%20M%C3%A9xico%20produjo,%2C%20inform%C3%B3%20Octavio%20Almada%20Palafox.>
- Guijarro, M. (2017). *Comercio Justo y objetivos de desarrollo sostenible Comercio Justo y Objetivos de Desarrollo Sostenible*. <http://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2016-transforming-jobs/lang--es/index.html>
- Hanafiah, H., Azami, E., Fitriyandi, D., Rianto Rahadi, D., Teknologi Sepuluh November, I., & Timur, J. (2024). Logistic Analysis of Fishery Cold Supply Chain. *Journal of Economics, Finance and Management Studies*, 7(6). <https://doi.org/10.47191/jefms/v7-i6-04>
- Hernández Sampieri, Fernández Carlos, & Baptista María. (2014). *Metodología de la Investigación* (6th ed., Issue 6).

- ICEX. (2008). *El mercado de los productos de la pesca en China*.
<https://boletines.exportemos.pe/recursos/boletin/EI%20mercado%20de%20los%20productos%20de%20la%20pesca%20en%20China.pdf>
- IICA. (2016). *Manual para el aseguramiento de la inocuidad de los alimentos en las etapas del desembarque y el procesamiento*.
http://coli.usal.es/web/Guias/pdf/Manual_aseguramiento_inocuidad_alimentos_desembarque_procesamiento_CRFM_CARCOM.pdf
- Infobae. (2024). *Latinoamérica y el Caribe ocupa el segundo lugar mundial en producción acuícola*. <https://www.infobae.com/movant/2024/06/09/latinoamerica-y-el-caribe-ocupa-el-segundo-lugar-mundial-en-produccion-acuicola/>
- Joaquín García. (2016). *Metodología de la investigación para Administradores* (1st ed.).
- Johnson, P. (n.d.). *Comercio justo Propuestas para el desarrollo de un comercio justo*.
www.alliance21.org
- Lemma, Y., Kitaw, D., & Galew, G. (2014). Loss in Perishable Food Supply Chain: An Optimization Approach Literature Review. *International Journal of Scientific & Engineering*, 5(5).
https://www.researchgate.net/publication/271722372_Loss_in_Perishable_Food_Supply_Chain_An_Optimization_Approach_Literature_Review
- Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero (2015). <https://www.institutopesca.gob.ec/wp-content/uploads/2015/06/Ley-de-Pesca-y-Desarrollo-Pesquero.pdf>
- logcluster. (2020). *Ecuador: Puerto de Posorja (Área de Guayaquil)*.
- Logística Chile. (2023). *Los 7 principales puertos marítimos de Chile*.
<https://web.splogistics.com/blog/post/551/los-7-principales-puertos-maritimos-de-chile>
- Logística México. (2024). *Los 5 principales puertos marítimos de México*.
<https://web.splogistics.com/blog/post/562/los-5-principales-puertos-maritimos-de-mexico>
- Medina, M., Rojas, R., Bustamante, W., Loaiza, R., Martel Christian, & Castillo Roxana. (2023). *Metodología de la Investigación: Técnicas e Instrumentos de Investigación* (1st ed.).
<https://editorial.inudi.edu.pe/index.php/editorialinudi/catalog/download/90/133/157?inline=1>
- Moiseenko, S., & Meyler, E. (2018). Fishing-industrial logistics – a special trend in logistics. *International Journal of Advanced Logistics*, 6(2).
- Monterroso, E. (2000). *El Proceso Logístico y la Gestión de la Cadena de Abastecimiento*.
<https://www.unlu.edu.ar/~ope20156/pdf/logistica.pdf>

- Montoya, I. (2023). *Nueva sala de control en la Terminal Pacífico Sur de Valparaíso*. 2023. <https://www.ventasdeseguridad.com/2023031423140/noticias/empresas/nueva-sala-de-control-en-la-terminal-pacifico-sur-de-valparaiso.html>
- Mordor Intelligence. (2024). *Tamaño del Mercado de Logística de Cadena de Frío de Perú y Análisis de Participación*. <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/peru-cold-chain-logistics-market>
- MSC. (2012). *La pesquería de atún aleta amarilla y barrilete con caña y línea de Baja California en México gana la certificación del MSC*. <https://www.msc.org/es/sala-de-prensa/notas-de-prensa/nota-de-prensa/la-pesquer%C3%ADa-de-at%C3%BAaleta-amarilla-y-barrilete-con-ca%C3%B1a-y-l%C3%ADnea-de-baja-california-en-m%C3%A9xico-gana-la-certificaci%C3%B3n-del-msc>
- MSC. (2022). *La certificación MSC genera beneficios ambientales para el océano, y ventajas sociales y económicas a pesquerías y empresas que comercializan productos de pesca sostenible*. https://www.msc.org/docs/default-source/es-files/notas-de-prensa-completas/ndp-estudios-cient%C3%ADficos-beneficios-certificaci%C3%B3n-msc.pdf?sfvrsn=577b2a03_1
- Narain, A. (2024). How fair is Fair Trade in fisheries? *Journal of Survey in Fisheries Sciences*, 10(2). https://www.researchgate.net/publication/384431269_How_fair_is_Fair_Trade_in_fisheries
- Narváez, J. I., Xavier Oleas-Lara III, C., & Javier Aguilar-Miranda, G. I. (2022). *El proceso logístico dentro del Terminal Portuario de Manta análisis de los costos de servicios portuarios*. 7(6), 1283–1303. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i6.4137>
- Nieto, X. (2023). *Análisis del Impacto Económico del Comercio Justo en las Exportaciones por la Intervención de PRO Ecuador y la Organización de Economía Popular y Solidaria (EPS)* [Universidad Politécnica Salesiana]. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/26479/1/UPS-GT004845.pdf>
- NIRSA. (2024). *Ecuador es el segundo mayor exportador de atún a nivel mundial*. <https://nirsa.com/dia-mundial-del-atun-ecuador-segundo-exportador/>
- Ocean Treasure. (2023). *Situación sobre la producción del salmón*. <https://www.ocean-treasure.com/sin-categorizar/salmon-mercado-noticias/?lang=es>
- OCEANA. (2023). *Las exportaciones de harina de pescado en el 2023*. <https://peru.oceana.org/blog/informe-las-exportaciones-de-harina-de-pescado-en-el-2023/>
- Portal Portuario. (2021). *China: Puerto de Qingdao progresa en el uso de grúas automatizadas*. <https://portalportuario.cl/china-puerto-de-qingdao-progresa-en-el-uso-de-gruas-automatizadas/>

- Portal Portuario. (2023). *Puerto de Manta moviliza más de 463 mil toneladas de carga en el primer semestre de 2023*. <https://portalportuario.cl/ecuador-puerto-de-manta-moviliza-mas-de-463-mil-toneladas-de-carga-en-el-primer-semestre-de-2023/>
- Ramos, E. (2008). *Métodos y técnicas de investigación*. <https://www.gestiopolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
- Rodríguez, A., & Pérez Omar. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Fan*, 82.
<https://journal.universidadean.edu.co/index.php/Revista/article/view/1647/1661>
- Ruperti, J., Zambrano, G., Fernández, V., López, R., & Muchuca, P. (2020). *El emprendimiento y promoción de la actividad pesquera en el cantón Manta*.
- Sahagun, D. (2024). *Aduana de Puerto Progreso*. <https://www.aduaeasy.com/blog/aduana-de-puerto-progreso>
- SEAL. (2021). *¿Cuál es la importancia de la logística justa?*
- SIAP. (2023). *La importancia de la pesca artesanal en México*.
- Silva, M. (2014). *La Concesión del Puerto de Manta en el Desarrollo Económico y Social del País*. <http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/690/1/TESINA%20-%20PUERTO%20DE%20MANTA%20-%20MARIA%20A.%20SILVA%20PDF.pdf>
- Smart River. (2024). *El Puerto de Shanghái: El mayor smart port de China*. <https://smart-river.com/2024/05/el-puerto-de-shanghai-smart-port-china/>
- SNP. (2021). *Harina de pescado: Perú lidera su producción mundial*.
<https://snp.org.pe/industria-pesquera/harina-de-pescado/#:~:text=El%20Per%C3%BA%20es%20el%20principal,al%20grado%20de%20un a%20harina.>
- Statista. (2023). *Ranking de los principales países exportadores de productos pesqueros del mundo en función del valor de las exportaciones en 2023*.
<https://es.statista.com/estadisticas/667452/principales-exportadores-de-pescado-y-crustaceos-del-mundo/#:~:text=Noruega%20es%20el%20principal%20exportador,segunda%20y%20tercera%20posici%C3%B3n%20respectivamente>
- Subsecretaría de Recursos Pesqueros. (n.d.). *Registro Nacional de Recursos Pesqueros*.
<https://srp.produccion.gob.ec/registro-nacional-de-empresas-pesqueras-nuevo/>
- Suñol, S. (2006). Aspectos teóricos de la competitividad. *Ciencia y Sociedad*, 31(2).
<https://www.redalyc.org/pdf/870/87031202.pdf>

- Tallontire, A. (2002). Challenges facing fair trade: which way now? *Small Enterprise Development*, 13(3).
<https://medialibrary.uantwerpen.be/oldcontent/container2387/files/Tallontire%202002%20Challenges%20Facing%20Fair%20Trade.pdf>
- Tecopesca. (n.d.). *Certificaciones*. Retrieved October 31, 2024, from
<https://www.tecopesca.com/certificaciones/#1643900191792-e6cd7ae0-7a16>
- TLW. (2023). *Innovaciones en la logística de fabricación: Cómo la tecnología está transformando la producción en México*. <https://web.splogistics.com/blog/post/562/los-5-principales-puertos-maritimos-de-mexico>
- Toledo, G. (1989). *Desarrollo de la Infraestructura Pesquera en el País*.
<https://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/24000/4294/1/Toledo%20S.%20Gonzalo.pdf>
- TRANSMAT. (2024). *Puerto de Antofagasta: Modernización, inversión y liderazgo en el panorama internacional*. <https://transmat.cl/articulo/puerto-de-antofagasta-modernizacion-inversion-y-liderazgo-en-el-panorama-internacional/>
- TUNACONS. (2022). *La tecnología blockchain aparece como una de las mejores opciones para mejorar la industria pesquera*.
- UN. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. www.issuu.com/publicacionescepal/stacks
- Vásconez, L. (2025). *Atún de Ecuador rompe récord en exportaciones en 2024*.
<https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/atun-ecuador-record-exportaciones-crecieron-2024.html>
- Velasco, C. (2024). *Cadena de Frío: ¿Cómo Puedes Cumplir con las Exigencias Regulatorias Establecidas?* <https://cercal.cl/envinculo/cadena-de-frio/>
- Villar, R. (1988). *Diagnóstico del Sector Pesquero Ecuatoriano*.
https://ecuador.fes.de/fileadmin/user_upload/pdf/indice_libros_diagnostico-del-sector-pesquero-ecuatoriano.pdf
- World Energy Trade. (2020). *La avanzada tecnología de Kalmar continuará desempeñando un papel clave en Oslo*. <https://worldenergytrade.com/la-avanzada-tecnologia-de-kalmar-continuara-desempenando-un-papel-clave-en-oslo/>
- WWF. (2024). *IMARPE y Perú Mahi Alliance unen esfuerzos para fortalecer la investigación y sostenibilidad del recurso perico*. <https://www.wwf.org.ec/?390370/IMARPE-y-Peru-Mahi-Alliance-unen-esfuerzos-para-fortalecer-la-investigacion-y-sostenibilidad-del-recurso-perico>

Zapata, S. (2023). Técnicas e instrumentos de investigación en la actividad investigativa. *En El Revista Educación*, 21(21), 8–9. <https://orcid.org/0000-0001-7960-8948>

Zúñiga, S., & Sandi, V. (2024). *Cadena de Valor de la Pesca Artesanal*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.23246.47684>

Anexos

Anexo 1. Formato de encuesta

La encuesta fue seleccionada como técnica para la recolección de datos cuantitativos debido a su capacidad para obtener información sobre la situación procesos logísticos y la aplicación de los principios de comercio justo en las empresas pesqueras industriales de Manta. Su aplicación a los representantes de las 12 empresas registradas en la Cámara de Comercio de Manta y en la Subsecretaría de Recursos Pesqueros permitió identificar patrones, niveles de implementación, dificultades operativas, y percepciones respecto a la incorporación de los principios del comercio justo en sus procesos logísticos.

Procesos Logísticos de la Pesca Industrial y su Contribución al Comercio Justo en Manta

Por favor, responda las preguntas con sinceridad; todas las respuestas serán tratadas de manera confidencial y se utilizarán únicamente con fines académicos.

1. ¿Cómo obtiene su empresa la materia prima para sus procesos productivos?

- Mediante flota pesquera propia
- Subcontratando servicios externos
- Una combinación de ambas

2. ¿Qué porcentaje de la producción de su empresa se destina a exportación?

- Ningún porcentaje (solo mercado local)
- Menos del 25%
- Entre el 25% y 50%

- Más del 50%

3. ¿Cuántos empleados están directamente involucrados en la gestión logística de su empresa?

- Menos de 50
- Entre 50 y 100
- Más de 100

4. ¿Qué procesos logísticos realiza su empresa actualmente? (puede marcar más de una opción)

- Planificación y preparación (programación de actividades, asignación de recursos, y coordinación de flotas)
- Captura y conservación a bordo
- Desembarque y transporte a plantas de procesamiento
- Procesamiento en tierra
- Distribución y comercialización

5. ¿Cuáles de estos procesos presentan mayores dificultades para su empresa? (puede marcar más de una opción)

- Planificación y preparación (programación de actividades, asignación de recursos, y coordinación de flotas)
- Captura y conservación a bordo
- Desembarque y transporte a plantas de procesamiento
- Procesamiento en tierra
- Distribución y comercialización

6. En general, ¿cómo evalúa la eficiencia de los procesos logísticos de su empresa en una escala del 1 al 5? (1 = Muy deficiente; 5 = Muy bueno)

- 1 (Muy deficiente)
- 2 (Deficiente)
- 3 (Regular)
- 4 (Bueno)
- 5 (Muy bueno)

7. ¿Qué porcentaje de los procesos logísticos de su empresa se encuentra automatizado?

- Ningún proceso está automatizado
- Menos del 25%
- Entre el 25% y 50%
- Más del 50%

8. ¿Considera que la implementación de tecnología en los procesos logísticos ha mejorado la eficiencia operativa de su empresa?

- Sí, significativamente
- Sí, de manera moderada
- No ha tenido impacto
- No utiliza tecnología en procesos logísticos

9. ¿El personal encargado de los procesos logísticos en su empresa recibe capacitación regular en herramientas tecnológicas o estrategias de optimización logística?

- Sí, con frecuencia
- Sí, ocasionalmente
- No recibe capacitación

10. ¿Cuál es el nivel de familiaridad de su empresa con los principios del comercio justo?

- No conoce los principios del comercio justo
- Conoce los principios, pero no los aplica
- Conoce los principios y los aplica parcialmente

Conoce los principios y los aplica plenamente

11. ¿Su empresa implementa prácticas relacionadas con los principios del comercio justo?

- Sí
- No
- En proceso

12. ¿Qué prácticas relacionadas con el comercio justo implementa su empresa? (puede marcar más de una opción)

- Creación de oportunidades para productores en situación de desventaja económica
- Transparencia y responsabilidad
- Prácticas comerciales justas
- Pago de un precio justo (Precios y salarios justos)
- Ausencia del trabajo infantil y forzoso
- Compromiso con la no discriminación, equidad de género y libertad de asociación sindical
- Buenas condiciones de trabajo
- Favorecimiento del desarrollo de capacidades
- Promoción del comercio justo
- Acción climática y protección al medio ambiente

13. ¿Qué porcentaje de los ingresos generados se destina voluntariamente a mejoras en condiciones laborales o sostenibilidad ambiental?

- Ninguno
- Menos del 10%
- Entre el 10% y 20%
- Más del 20%

14. De las siguientes opciones, ¿cuáles son las principales limitaciones para mejorar los procesos logísticos y adoptar prácticas de comercio justo en su empresa? (puede marcar más de una opción)

- Falta de infraestructura
- Recursos financieros limitados
- Falta de personal capacitado
- Normativas legales restrictivas
- Falta de conocimiento sobre prácticas de comercio justo
- Otro

15. En su opinión, ¿qué impacto tendría la mejora de los procesos logísticos en la adopción de prácticas de comercio justo?

- Ninguno
- Bajo
- Moderado
- Alto
- Muy alto

16. ¿Qué tipo de apoyo considera necesario para fortalecer la relación entre los procesos logísticos y el comercio justo en su empresa?

- Financiamiento
- Capacitación técnica y formación de personal
- Infraestructura tecnológica y física
- Colaboración público-privada
- Simplificación de normativas legales
- Otro

17. ¿Considera que la adopción de prácticas de comercio justo será una ventaja competitiva para las empresas del sector pesquero industrial en los próximos 5 años?

- Sí, de manera significativa
- Sí, de manera moderada
- No está seguro/a
- No será una ventaja

Anexo 2. Formato de entrevista

La entrevista estructurada fue empleada como técnica cualitativa complementaria dirigida al gerente de operaciones de la empresa Pespesca S.A., permitiendo captar información sobre los desafíos del sector, así como también aspectos culturales, organizativos y estratégicos que no pueden ser cuantificados mediante encuestas. Esta herramienta resultó importante para enriquecer el análisis con una visión más amplia sobre los factores que condicionan la adopción de prácticas logísticas más justas y sostenibles en la pesca industrial de Manta.

1. ¿Cuál es su rol dentro de la empresa y cuánto tiempo lleva trabajando en este puesto?

2. Desde su perspectiva, ¿qué importancia tiene la logística dentro de las operaciones generales de la empresa?
3. ¿Cuáles son los principales procesos logísticos que realiza su empresa?
4. ¿Está familiarizado/a con los principios del comercio justo?
5. ¿Considera que alguno de los principios del comercio justo ya está presente en los procesos logísticos de la empresa? Si es así, ¿podría proporcionar un ejemplo?
6. ¿Qué cambios recientes (si los hay) se han implementado en los procesos logísticos que podrían estar alineados con los principios del comercio justo?
7. Desde su experiencia, ¿qué limitaciones enfrenta la empresa para integrar los principios del comercio justo en sus procesos logísticos?
8. ¿Cómo afecta el contexto local de Manta (infraestructura, normativa, cultura empresarial) a la integración de los principios de comercio justo en los procesos logísticos?
9. ¿Cree que una mejora en los procesos logísticos podría contribuir al comercio justo? ¿de qué manera?
10. ¿Qué tipo de apoyo o recursos cree que podrían facilitar una mayor alineación entre logística y comercio justo?