

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
SEDE ESMERALDAS**



**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR**

**TESIS DE GRADO**

**ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPORTACION DE  
MERCANCIA PARA RECTIMA INDUSTRY POR EL PUERTO  
COMERCIAL DE ESMERALDAS**

**PREVIO A LA OBTENCION DE TITULO DE INGENIERA  
EN COMERCIO EXTERIOR**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**DESARROLLO E INTERNACIONALIZACIÓN DE  
EMPRESAS**

**AUTORA:**

**NATHALY DAYANA BRAVO CAICEDO**

**ASESOR:**

**ING. PAUL VERA**

**Esmeraldas – 2016**

## TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de grado de la PUCESE previo a la obtención del título Ingeniería en comercio exterior.

**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

f. \_\_\_\_\_

Mgt. Mario Armas  
**Lector 1**

f. \_\_\_\_\_

Mgt. Francisco Mila  
**Lector 2**

f. \_\_\_\_\_

Mgt. Francisco Mila  
**Director de Escuela**

f. \_\_\_\_\_

Ing. Paul Vera  
**Director de tesis**

f. \_\_\_\_\_

## **Autoría**

Yo, NATHALY DAYANA BRAVO CAICEDO, declaro que la presente investigación está enmarcada en el cumplimiento de los parámetros establecidos en el instructivo de grado de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas, es absolutamente original y autentica de la autora.

En tal virtud, declaro que el contenido y las conclusiones de la presente investigación son de exclusiva responsabilidad legal y académica de la autora y la Pontificia Universidad Católica de Ecuador Sede Esmeraldas.

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo de investigación de manera especial a DIOS, mi madre Martha Cecilia Caicedo Bagui y padre Jesús Edilberto Bravo Ibarra, quienes fueron los pilares fundamentales y ejemplos para mi formación profesional, dándome su amor, comprensión y apoyo en el camino recorrido de la vida.

A mis tías Gladys Caicedo, Maris Caicedo, hermano Anthony Bravo, primos Janny Almagro, Gabriel Almagro y Joel Bazán por apoyarme en todos mis pasos hasta el día de hoy.

## **Agradecimiento**

Agradezco a Dios por darme fuerzas, fe y sabiduría para conseguir uno de mis sueños anhelados.

A mi madre, padre y familia por brindarme su apoyo incondicional en este lapso de tiempo para finalizar mi carrera profesional.

A mi tutor Paul Vera y profesores Julio Alvarado, Mario Armas y Francisco Mila por aportar con sus conocimientos para que este trabajo tenga un perfil de investigación y sus resultados sean de calidad.

A mis amigas (os) por alentarme cuando me veían sin fuerzas y brindarme su ayuda para trabajar conmigo.

# Índice

Introducción .....	1
1.1.- Presentación de la investigación .....	1
1.2.- Planteamiento del problema.....	2
1.3.- Justificación .....	3
1.4.- Delimitación de objetivos .....	4
1.4.1.- Objetivo General .....	4
1.4.2.- Objetivos Específicos.....	4
Capítulo 1.....	5
Marco de referencia .....	5
1.5.- Antecedentes (Estudios previos) .....	5
1.6.- Bases teóricas.....	7
1.6.1.- Gestión empresarial: generación y optimización de recursos .....	7
1.6.2.- Importación.....	7
1.6.3.- Importación al consumo.....	8
1.6.4.- Régimen de importación .....	8
1.6.5.- Logística .....	8
1.6.6.- Distrito aduanero.....	9
1.6.7.- Desaduanización .....	9
1.6.8.- Despacho .....	9
1.6.9.- Etapas de desaduanización .....	9
1.6.10.- Operadores del comercio exterior. ....	10
1.6.10.1.- Agente de adunas .....	11
1.6.10.2.- Empresa transportista .....	11
1.6.10.3.- Consolidador / desconsolidador .....	11
1.6.10.4.- Importador .....	12

1.6.10.5.- Exportador .....	12
1.6.11.- Depósito .....	12
1.6.12.- Salida de mercancía .....	12
1.6.13.- Puerto .....	12
1.6.13.1.- Puerto comercial de Esmeraldas .....	13
1.6.14.- Infraestructura portuaria .....	14
1.6.15.- Carga .....	15
1.6.16.- Mercancía .....	15
1.7.- Marco legal .....	16
1.7.1.- Art. 261. El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: .....	16
1.7.2.- Art. 147. Importación para el consumo. ....	17
1.7.3.- Art. 120. Importación para el consumo .....	17
1.7.4.- Art. 86. Despacho con Pago Garantizado .....	18
1.7.5.- Art. 190. Contravenciones .....	19
1.7.6.- Normativa portuaria .....	19
1.7.6.1.- Inciso 3. Formas de prestación de los servicios portuarios .....	19
1.7.7.- Normativa de peso máximo a transportar .....	20
Capítulo 2 .....	21
Materiales y métodos .....	21
2.1.- Metodología .....	21
2.1.1.- Tipos de investigación .....	21
2.1.2.- Métodos de investigación .....	21
2.1.2.1.- Mixto .....	21
2.2.- Población / muestra .....	21
2.3.- Técnica / instrumento .....	22
2.3.1.- Entrevista .....	22
2.4.- Normas éticas .....	23
Capítulo 3 .....	24

Resultados.....	24
3.1.- Análisis e interpretación de los resultados. ....	24
3.1.1.- Descripción grafica de la cadena logística y sus costos para importar mercancía por el puerto comercial de Esmeraldas.....	36
3.2.- Estudio de caso de importación real.....	42
3.2.1.- Escenario 1.- Mercadería nacionalizada con días de almacenaje en bodegas .....	42
3.2.2.- Escenario 2.- Mercadería nacionalizada dentro de los días libres.....	44
Capítulo 4.....	47
4.1.- Discusión y conclusión .....	47
Referencias .....	51
5.1.- Referencias bibliográficas.....	51
5.2.- Anexos.....	53
5.2.1.- Anexo 1. Lista de funcionarios entrevistados.....	53
5.2.2.- Anexo 2 esquemas de entrevistas.....	55
5.2.2.1.- Entrevista a agentes de aduanas .....	55
5.2.2.2.- Entrevista a empresas transportista .....	56
5.2.2.3.- Entrevista a Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE). ....	58
5.2.2.4.- Entrevista a navieras .....	60
5.2.2.5 Entrevista al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador SENAE.....	62
5.2.3.- Anexo 3 Operacionalización de las variables.....	64
5.2.4.- Anexo 4 Cronograma de trabajo .....	68

## **Abreviaturas**

SENAE = Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador

APE = Autoridad Portuaria de Esmeraldas

GPS = Sistema de posición global

TM = Toneladas métricas

COPCI = Código orgánico de la producción, comercio e inversiones.

Mtrs. = Metros

DAI = Declaración aduanera de importación

OCES = Operadores del comercio exterior

SBU = Sueldo básico unificado

FOB = Franco a bordo

## **Lista de figuras**

Figura 1 Etapas del proceso de nacionalización / Desaduanización .....	10
Figura 2 Vista aérea del puerto comercial de Esmeraldas .....	15
Figura 3 Tiempos desaduanización distritos marítimos.....	28

## **Lista de tablas**

Tabla 1. Infraestructura del puerto comercial de Esmeraldas .....	14
Tabla 2. Agencias de líneas navieras en Esmeraldas .....	25
Tabla 3. Líneas navieras en la ciudad de Esmeraldas. ....	26
Tabla 4. Agentes de aduanas de la ciudad de Esmeraldas .....	29
Tabla 5. Empresas transportistas en la ciudad de Esmeraldas .....	31
Tabla 6. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador distrito Esmeraldas.....	32
Tabla 7. Administración del puerto comercial de Esmeraldas.....	34
Tabla 8. Tarifario del puerto comercial de Esmeraldas .....	35
Tabla 9. Servicios para control de aforos .....	35
Tabla 10. Comparativo de agentes de aduanas .....	38
Tabla 11. Comparativo de empresas transportistas.....	39
Tabla 12. Comparativo de tiempo y costos portuarios.....	39
Tabla 13. Comparativo de tiempos de arribo de la mercancía en embarcadores / consolidadoras.....	40
Tabla 14. Costos logístico de importación real desde china hasta el distrito de Guayaquil. .	42
Tabla 15. Costos logísticos aproximados para la importación desde china hasta la ciudad de Esmeraldas. ....	43
Tabla 16. Costos logístico de importación real desde china hasta el distrito de Guayaquil. ...	44
Tabla 17. Costos logísticos aproximados para la importación desde china hasta la ciudad de Esmeraldas. ....	45

## **Resumen**

El presente trabajo de investigación es acerca del análisis de factibilidad de importar mercancía para Rectima Industry por el puerto comercial de Esmeraldas en relación con el puerto comercial de Guayaquil, mediante un estudio de gestión portuaria y aduanera.

Los resultados obtenidos en el transcurso de la investigación permitieron describir la cadena logística, sus costos, el tiempo empleado, que presenta la ciudad de Esmeraldas ante sus posibles clientes importadores / exportadores.

Los estudios (logístico y aduanero) empleados se hicieron mediante el tipo de investigación descriptiva y comparativa respondiendo a la descripción de la cadena logística y costos que tiene la ciudad de Esmeraldas, así mismo, la comparación de los procesos portuarios y desaduanización de mercancía entre distritos aduaneros (Esmeraldas / Guayaquil), con metodología mixta y deductiva para obtener los resultados deseados.

Los resultados de la investigación muestran la factibilidad para importar por Esmeraldas debido a la optimización de valores portuarios y recurso tiempo en su proceso de despacho y desaduanización de mercancía a importar en este caso partes y accesorios de repuestos automotrices.

Concluyendo la factibilidad en materia de gestión empresarial y logística para las operaciones de Rectima Industry, en sus importaciones de partes y accesorios de repuestos automotrices, para ser distribuidos a nivel nacional en sus puntos de ventas, aumentado el margen de utilidad.

**Palabras claves:** Tarifas, mercancía, puerto comercial, distrito aduaneros y factibilidad.

## **Abstract**

The present research work is about the feasibility analysis of Rectima import goods for industry by the commercial port of Esmeraldas in relation to the commercial port of Guayaquil, through a study of port and customs management.

The results obtained in the course of the investigation allowed to describe the logistics chain, its costs, the time spent, which presents the city of Esmeraldas to potential customers importers / exporters.

The studies (logistics and customs) employees were done using the type of descriptive and comparative research in response to the description of the logistics chain and costs you have the city of Esmeraldas, in the same way, the comparison of the port and desaduanizacion processes of goods between customs districts (Quito/Guayaquil), with mixed and deductive methodology to obtain the desired results.

The results of the investigation show the feasibility to import by Esmeraldas due to the optimization of port values and resource time in their processes of desaduanizacion and dispatch of goods to import in this case parts and accessories of auto parts.

Concluding the feasibility in the field of business management and logistics for the operations of Rectima Industry, in its imports of parts and accessories for automotive parts, to be distributed at the national level in their points of sales, increased the profit margin.

**Keywords:** Low, merchandise, harbor commercial, district customs and feasibility.

# **Introducción**

## **1.1.- Presentación de la investigación**

Los Procesos de gestión empresarial en el Ecuador buscan optimizar recursos a través de diferentes estrategias. No obstante, ante los efectos de la globalización en el país, como el aumento en la demanda de consumo interno de bienes importados, en el caso de Ecuador, siendo Guayaquil su puerto comercial más concurrido, se produce una saturación debido al exceso de carga, por consiguiente, existe poca agilidad en los procesos aduaneros y portuarios.

En ese sentido, surge la interrogante de encontrar un nuevo punto logístico como alternativa para la importación de mercancía. Ante esta situación, varias empresas ecuatorianas, como, por ejemplo, Rectima Industry Cia. Ltda. Es una empresa que abrió sus puertas desde el año 2013, desde entonces se ha caracterizado por la importación y distribución de partes y accesorios de repuestos automotrices en todas las marcas existentes en el mercado, ha sido una de aquellas que ha buscado solución a la problemática presente.

Una de las alternativas para mejorar los procesos logísticos ha sido estudiar la factibilidad de utilizar nuevos puertos comerciales, como en nuestro caso, el puerto comercial de la ciudad de Esmeraldas, el cual goza de una posición envidiable gracias a su ubicación que tiene acceso directo del Océano Pacífico en la línea Ecuatorial y cercanía con el canal de Panamá, permitiendo ser un punto estratégico por su situación geográfica.

Dicho punto logístico cuenta con las siguientes características:

Latitud: 01° 01' 45"Norte (N), Longitud: -79 ° 39'6"Oeste (W), el canal de acceso presenta las siguientes características, A partir de la boya de mar 2 millas hasta el ingreso a la dársena, Ancho: 200 mtrs. (656.2 pies) - Profundidad: 11.5 mtrs. (37.8 pies), Amplitud promedio de la marea a la entrada: 1,80 mtrs y Amplitud promedio de la marea al pie del muelle: 3,80 mtrs. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, s.f.)

## **1.2.- Planteamiento del problema**

Rectima Industry Cia. Ltda. Es una empresa que abrió sus puertas desde el año 2013, desde entonces se ha caracterizado por la importación y distribución de partes y accesorios de repuestos automotrices de todas las marcas existentes en el mercado, logrando mantenerse en el mercado nacional de manera competitiva por la calidad y variedad de sus productos y buen servicio.

No obstante, a pesar de los logros alcanzados por la empresa, esta evidencia problemas en sus procesos de gestión logística como, por ejemplo: los tiempos de desaduanización y costos logísticos, los mismos que disminuyen el margen de utilidad.

En la actualidad, la empresa realiza la importación de mercancía a través del puerto comercial de Guayaquil, sin embargo, al ser este un puerto muy transitado se generan demoras en los diferentes procesos portuarios y aduaneros debido a la cantidad de clientes que este tiene. En este sentido, surge como alternativa el análisis de otros puertos comerciales del Ecuador, en nuestro caso: el puerto comercial de la ciudad de Esmeraldas.

Conforme a lo planteado surgen las siguientes interrogantes:

¿Será factible la importación de mercancía de Rectima Industry Cia Ltda. Por el puerto comercial de Esmeraldas?

¿Existe la cadena logística para la importación de mercancía por el puerto comercial de Esmeraldas?

¿Cuáles son los costos de la cadena logística para de importación de mercancías por el puerto comercial de Esmeraldas?

¿Cuáles son los tiempos de desaduanización en el distrito de Esmeraldas con relación al distrito de Guayaquil?

### **1.3.- Justificación**

Esmeraldas es una ciudad con potencial logístico, cuenta con un puerto marítimo y distrito aduanero. El puerto presenta ventajas para realizar la transportación de cualquier tipo de mercadería debido a su *hinterland* y su cercanía con el canal de Panamá.

Acorde a lo mencionado, mediante esta investigación se propone analizar la factibilidad para la importación de mercancía de Rectima Industry, con matriz en Ambato-Tungurahua, por el puerto comercial de Esmeraldas, aplicando nuevas estrategias que le permitan optimizar sus recursos a la hora de importar mercancías, asimismo, este estudio pretende servir como fuente para la toma de decisiones de los dueños de la empresa.

Además, en caso de ser factible la utilización del puerto comercial de Esmeraldas para la importación de mercancía de la empresa antes mencionada, se proyecta que se produzcan efectos positivos para el desarrollo de este puerto, tales como: la incorporación de nuevos clientes para Autoridad Portuaria de Esmeraldas, creación de plazas de trabajo, e importantes ingresos económicos.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente, es evidente la importancia de la investigación puesto que busca identificar una alternativa factible para la captación de nuevos clientes y el desarrollo del comercio exterior con el que cuenta Esmeraldas al ser una ciudad puerto.

## **1.4.- Delimitación de objetivos**

### **1.4.1.- Objetivo General**

Analizar la factibilidad de importar mercancías para la Rectima Industry Cia. Ltda., por el puerto comercial de Esmeraldas en relación con el puerto comercial de Guayaquil, mediante un estudio de gestión portuaria y aduanera,

### **1.4.2.- Objetivos Específicos**

- Describir la cadena logística necesaria para la importación de mercancía a través del puerto comercial de Esmeraldas.
- Obtener los costos logísticos para la importación de mercancía por el puerto comercial de Esmeraldas y su traslado hasta la ciudad de Ambato.
- Identificar los procesos portuarios y de desaduanización de mercancía por el distrito de Esmeraldas con relación al distrito de Guayaquil.

# Capítulo 1

## Marco de referencia

### 1.5.- Antecedentes (Estudios previos)

Como menciona Vera y Cedeño (2005) en su análisis de la Actividad Portuaria Para Definir Tendencias Y Proponer Estrategias En El Puerto Comercial De Esmeraldas Una Vez Concesionado.

El puerto de Esmeraldas hasta ahora ha mantenido a los clientes con la maquinaria y equipos, (...) uno de los aspectos imprescindibles para el desarrollo del puerto de Esmeraldas es que aumente la frecuencia de líneas navieras, (...) aprovechamiento del espacio físico, se debe retomar servicios y funciones que la infraestructura permite desarrollar. (Vera & Cedeño, 2005)

Teniendo en cuenta lo siguiente se puede contemplar que el puerto comercial de Esmeraldas es factible para la importación de mercancía, ya que posee variedad de características entre ellas, calado natural de 11.5 metros, cercanía con el canal de Panamá, buena infraestructura portuaria, servicios portuarios ágiles, trabaja con 5 tipos de cargas como lo son general, contenerizada, granel sólidos, líquidos, vehículos etc, dicho puerto es catalogado a nivel internacional como un buen punto logístico por su ubicación geográfica, con acceso directo al océano pacífico en la línea ecuatorial, es por ello que se convierte en un punto estratégico para la importación de partes y accesorios de repuestos automotrices.

El puerto comercial de Esmeraldas tiene características a su favor, sin embargo no cuenta con los recursos económicos para poder desarrollarse en su totalidad, lo cual representa pérdidas en el ámbito económico, volúmenes de carga y retraso, para el desarrollo de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, así lo afirma el siguiente artículo.

El Puerto de Esmeraldas crece de manera desigual. (...), su infraestructura y los servicios que presta no están a la par de su operatividad. Según las estadísticas de la Autoridad Portuaria Esmeraldas, (...) el movimiento de carga ha aumentado por encima de las expectativas. El puerto esmeraldeño

pasó de manejar 645 mil Toneladas Métricas (TM) en el 2010 a más de un millón en el 2012, registrando un aumento superior a las 400 mil TM en tres años (...) El crecimiento de este sector en el 2012 fue del 13,96%. (Informar, 2013)

Teniendo en cuenta lo anterior se relaciona el puerto comercial de Esmeraldas, como un buen punto logístico, a pesar de sus falencias económicas se caracteriza por el manejo de carga de vehículos, el cual en la actualidad se mantiene esa característica, ya que maneja grandes volúmenes de importación de vehículos, aparte de ello es un puerto de carga petrolera.

El puerto comercial de Esmeraldas no contaba con un modelo operativo fijo que le sea funcional y productivo, a pesar de ellos se guiaba con los modelos de gestión operativa de los otros puertos comerciales del Ecuador como lo afirma (Mora, Repositorio PUCESE, 2015) en su estudio sobre el Modelo De Gestión Operativo En El Puerto Comercial De Esmeraldas.

Con los antecedentes del puerto comercial en estudio, si bien es cierto este punto logístico en su pasado tenía falencias, pero con la concesión dada en agosto del 2004 al Consorcio Puerto Nuevo Milenio S.A este ha venido surgiendo con el pasar de los años hasta la actualidad año 2017 con el notorio crecimiento de implementación de maquinaria, manejo de todo tipo de cargas, tarifas fijas y bajas, resaltando su modelo de gestión operativa permanente, permitiéndole ser un puerto multipropósito con servicios de calidad y cabalidad para el manejo de carga ya sea importada o exportada, cumpliendo con los requisitos de la normativa portuaria. Y con esto queda demostrado que. “Autoridad Portuaria de Esmeraldas durante estos últimos cuatro años demuestran que si estaría la institución en capacidad de administrar las operaciones analizadas, ejecutando un control adecuado y de mantenimiento a las máquinas que hoy en día poseen”. (Mora, 2015)

## **1.6.- Bases teóricas**

La gestión empresarial es aquella actividad empresarial llevada a cabo por los diferentes miembros que forman parte del cuerpo administrativo y operacional de la empresa con el fin de mejorar la productividad y competitividad de la organización con fines de lucro. Además, por medio de la gestión empresarial se genera la optimización de recursos, que consiste en la búsqueda de la mejor manera para reducir recursos económicos y materiales para producir de manera eficiente, no perjudicando la calidad del producto o servicio.

### **1.6.1.- Gestión empresarial: generación y optimización de recursos**

La optimización de recursos no se refiere ahorrar o suprimir, se define como la mejor forma de realizar una actividad en el mundo empresarial la optimización de los recursos tiene que ver con la eficiencia obteniendo los mayores beneficios con mínimos costes (Alvarez, 2012), en las operaciones del comercio exterior, la gestión empresarial interviene en todas sus etapas, una de ellas importación de mercancía.

### **1.6.2.- Importación**

El termino importación responde a “La acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al que se haya sido declarado” (SENAE, 2012). Teniendo en cuenta esto se puede decir que importación es la actividad legal de ingresar mercadería extranjera al país de residencia, para ser usada según su función y destino aduanero, es aquí donde nacen los diferentes regímenes aduaneros y tipos de importaciones, en este estudio importación al consumo.

### **1.6.3.- Importación al consumo**

Es la legalización de las mercancías extranjeras ingresadas al país para su uso definitivo, es así como lo comunica (PROEcuador, s.f.) “Una Importación a consumo es la nacionalización de mercancías extranjeras ingresadas al País para su libre disposición; uso o consumo definitivo, una vez realizado el pago respectivo de los tributos al comercio exterior”

Los regímenes aduaneros surgen de los diferentes tipos de importación, cada régimen consiste en ser la modalidad mediante la cual es legalizada la mercancía extranjera en el territorio ecuatoriano.

### **1.6.4.- Régimen de importación**

El régimen aduanero es el método legal mediante el cual se trata la mercancía importada. Además, el Servicio Nacional de aduanas del Ecuador (en adelante SENAE) afirma que este proceso “es el tratamiento aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente” (2015).

Siendo el régimen aduanero un tratamiento a la mercadería importada, en este caso, régimen de importación al consumo, conlleva una logística para que la mercadería sea nacionalizada.

### **1.6.5.- Logística**

La logística es un “proceso de gestión de la cadena de suministros encargada de planificar, implementar y controlar de forma eficiente y efectiva” (Veritas, 2011, p.36), respondiendo al proceso organizado de las variantes participantes en el proceso de importación. Así, podemos afirmar que la logística optimiza los recursos y el flujo de materiales en el proceso de importación desde su país de origen hasta su destino final que es el consumidor.

Por otra parte, para poder comprender el proceso logístico, es importante tomar en consideración, los distritos aduaneros y sus procesos de desaduanización.

### **1.6.6.- Distrito aduanero**

Es el lugar o parte del país donde está situado un Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, para el ejercicio de sus funciones en su ubicación geográfica.

### **1.6.7.- Desaduanización**

Es el proceso por el cual las mercancías importadas están sujetas una vez que llegan a su puerto comercial de destino. Además, es importante considerar las etapas de desaduanización de mercadería para la nacionalización de la misma.

### **1.6.8.- Despacho**

Es el procedimiento administrativo al cual deben someterse las mercancías que ingresan o salen del país, dicho proceso inicia con la presentación de la DAI y culmina con el levante.

### **1.6.9.- Etapas de desaduanización**

Etapa 1.- Desde la llegada del medio de transporte hasta el ingreso de la mercancía al depósito temporal.

Etapa 2.- Desde el ingreso de la mercancía al depósito temporal hasta la transmisión de la declaración.

Etapa 3.- Desde la transmisión de la declaración hasta el pago de los tributos al comercio exterior.

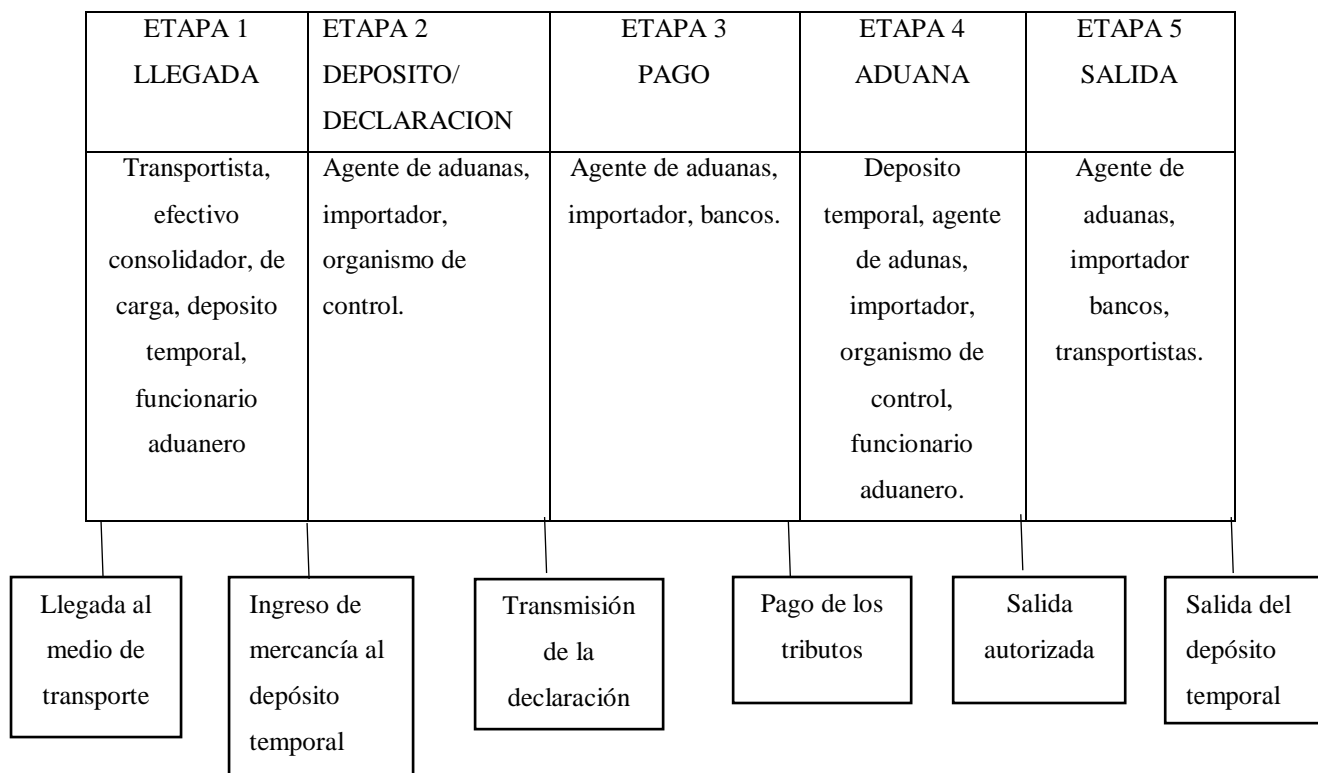
Etapa 4.- Desde el pago de los tributos al comercio exterior hasta la autorización de salida.

Etapa 5.- Desde la autorización de salida de la mercancía hasta el

retiro efectivo de las mercancías del depósito temporal (SENAE, 2013).

En la figura 1 se describe cada etapa y sus procesos con sus respectivos operadores del comercio exterior (OCES) e instituciones que intervienen en los mismos.

**Figura 1 Etapas del proceso de nacionalización / Desaduanización**



**Fuente:** Servicio nacional de aduanas del Ecuador

En las etapas antes mencionadas aparece la intervención de los operadores del comercio exterior llamados OCES.

### 1.6.10.- Operadores del comercio exterior.

Operadores del comercio exterior llamados OCES en sus siglas, son todas aquellas personas naturales o jurídicas que interviene el tráfico internacional de mercancía, importaciones o exportaciones, como lo refiere “Cualquier persona natural o jurídica interviniente o beneficiaria por sí o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos por ley.” (PROEcuador, 2013)

“Los operadores de Comercio Exterior, que pueden ser personas naturales o jurídicas, son los usuarios que interactúan informática y operativamente con la Corporación Aduanera Ecuatoriana” (SENAE, s.f.).

Los OCE`S están autorizados únicamente por el SENAE para ejercer sus funciones, se pueden clasificar de la siguiente forma, a saber:

#### **1.6.10.1.- Agente de adunas**

Es la persona natural o jurídica, facultado por el SENAE, para gestionar la nacionalización de la mercancía importada en el país de destino.

El agente de aduna es el encargado de gestionar, tramitar la declaración aduanera de importación más conocida por sus siglas (DAI), es el documento donde consta el origen, peso, cantidad, volumen, subpartidas arancelarias, descripción de la mercancía.

#### **1.6.10.2.- Empresa transportista**

Es aquella persona natural o jurídica, autorizada por el SENAE, para prestar el servicio de transporte nacional o internacional vía marítima, aérea o terrestre en el proceso del envío de las mercancías.

#### **1.6.10.3.- Consolidador / desconsolidador**

Persona natural o jurídica encargada de agrupar o desagrupar la mercancía de varios importadores o exportadores, así lo afirma: (SENAE, s.f.) “Es el Agente de carga que tiene como función agrupar mercancías correspondientes a varios embarcadores para ser transportados hacia o desde el Ecuador, para uno o más destinatarios.”

#### **1.6.10.4.- Importador**

Persona natural o jurídica, registrada en el SENAE como importador, es decir este podrá ingresar mercancía extranjera al país de manera legal.

#### **1.6.10.5.- Exportador**

Persona natural o jurídica registrada en el SENAE como exportador, las funciones de este son enviar mercancía con origen ecuatoriano al extranjero.

#### **1.6.11.- Depósito**

Son depósitos o bodegas autorizadas por la administración general del SENAE, para prestar el servicio de almacenamiento de mercadería sujeta algún régimen de importación.

Es importante considerar, dentro del proceso de desaduanización aspectos importantes, tales como: el despacho aduanero, el puerto y su infraestructura.

#### **1.6.12.- Salida de mercancía**

Es la gestión, tramites llevadas a cabo por un despachador autorizado por el SENAE, hace referencia a la salida de la mercancía en dirección al punto de distribución del importador.

#### **1.6.13.- Puerto**

Es el lugar o grupo de instalaciones aptas para el arribo y zarpe de embarcaciones, que tiene un ente marítimo o fluvial. Por su parte, Chocarro (2014) lo define como el

“lugar de la costa defendido de los vientos y corrientes y especialmente dotado para las operaciones de tráfico y armamento de buques” (p. 304). Teniendo en cuenta esto podemos hacer sugerencia que un puerto es el punto logístico, que contiene actividad comercial, tráfico de mercancía, es por aquello que se le denomina puerto comercial.

En la presente investigación se realizará un comparativo con el puerto comercial de Esmeraldas y Guayaquil, por ende, se registran algunas ventajas del punto logístico a estudiar, en este caso, el puerto comercial de Esmeraldas.

#### **1.6.13.1.- Puerto comercial de Esmeraldas**

- ✓ Terminal multipropósito, con acceso directo desde mar abierto, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves.
- ✓ Ubicación GEOESTRATÉGICA con relación a los mercados del Asia, y lo equidistante que se encuentra a los del Sur, Centro y Norteamérica.
- ✓ Infraestructura y equipos para el manejo de cargas tipo proyecto.
- ✓ Flexibilidad operacional y eficiencia administrativa
- ✓ Seguridad integral: puerto calificado con el Código International Ship and Port Facility Security (ISPS), Cero Robos y la Certificación Business Alliance for Secure Commerce (BASC), y nos encontramos en proceso de certificación de la ISO 9.000 y 28.000.
- ✓ Agilidad aduanera.
- ✓ Líneas regulares con facilidad de conexiones a todo el mundo.
- ✓ Cercanía a los principales centros industriales y comerciales del país.
- ✓ Vías de comunicación en óptimo estado y rutas alternas.

(APE, 2015)

El puerto comercial de Esmeraldas fue concesionado por Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE); es una entidad estatal, encargada de la administración del puerto comercial, desde 1970 por decreto ejecutivo número 1043, con autonomía de gestión y patrimonio propio, realizando enlaces entre el transporte marítimo y terrestre de

manera segura, eficiente y económica, impulsando el desarrollo del comercio exterior del país, en especial a la ciudad de Esmeraldas, es necesario conocer su infraestructura.

#### 1.6.14.- Infraestructura portuaria

El término “comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, muelles y espigones y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras” (Estudioteca, 2016, pág. 1). En consecuencia, se puede decir que una infraestructura portuaria es el conjunto de instalaciones de un puerto comercial, para prestar sus instalaciones al servicio de movimiento de carga, descarga y manipulación de mercancía traída en contenedores.

A continuación, la tabla 1 y la figura 2 detallan las características del puerto comercial de Esmeraldas.

**Tabla 1. Infraestructura del puerto comercial de Esmeraldas**

Latitud	01° 01` 45`` Norte (N)
Longitud	-79° 39` 6`` Oeste (W)
Ancho	200 mtrs (656.2 pies)
Profundidad mínima	11.5 mtrs (37.8 pies)
Dársena	42 hectáreas
Cantidad de muelles	3
Calado de los muelles	
Muelles generales	11.5 mtrs
Muelles de servicio	6.5 mtrs
Amplitud promedio de la marea a la entrada.	1.80 mtrs
Amplitud promedio de la marea al pie del muelle.	3.80 mtrs

**Fuente:** Datos proporcionados por Autoridad Portuaria de Esmeraldas (2016).

**Figura 2 Vista aérea del puerto comercial de Esmeraldas**



**Fuente:** Autoridad Portuaria de Esmeraldas (2016).

### **1.6.15.- Carga**

Está compuesta de bienes diversos sean e pequeñas o grandes cantidades, las cuales varían en tamaño, peso, naturaleza, condición, y clase, sus tipos son general fraccionada (carga suelta) y unitarizada (en contenedores o pallets).

Po el puerto comercial de Esmeraldas se mueve todo tipo de carga como al granel, solida, al granel líquido, vehículos, contenerizada y carga general, ya que es un puerto multipropósito.

### **1.6.16.- Mercancía**

Es el objeto o bien que se comercializa de distintas maneras, en la presente investigación, partes y accesorios de repuestos automotrices, es la mercancía a importar.

## **1.7.- Marco legal**

En el Ecuador el comercio exterior está amparado por la constitución de la república, el cual tiene competencias exclusivas como lo afirma el art. 261 literal 2, 5, 9,10

### **1.7.1.- Art. 261. El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:**

- Las relaciones internacionales.
- Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento.
- Las que le corresponda aplicar como resultado de tratados internacionales.
- El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos. (...) (Constitucion de la Republica del Ecuador, 2008, art. 261, p.129)

En el artículo 261 de la República del Ecuador demuestra la potestad absoluta que tiene el estado para intervenir de manera natural y consecuente en las operaciones que interviene en el comercio exterior, es decir el único que puede cambiar, modificar, regular y establecer las normativas del mismo y este se ejecute de manera reglamentaria en las instituciones u órganos del comercio exterior, por ende los operadores del comercio exterior, funcionarios que realizan la nacionalización de mercancía.

La importación al consumo tiene su régimen conocido como régimen de importación al consumo, legalizado en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (en adelante COPCI), a la vez, en el reglamento del mismo, este fue propuesto por el ejecutivo, estudiado y legalizado por la Asamblea Nacional de la República.

El COPCI consta lo siguiente, acerca del régimen de importación al consumo en el artículo 147, libro 7 sección 1.

### **1.7.2.- Art. 147. Importación para el consumo.**

Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras. (Codigo Organico de la Produccion, Comercio e Inversiones, 2010, p.29)

El reglamento del COPCI refleja lo siguiente sobre del régimen de importación al consumo en el capítulo 8, sección 1, subsección 1.

### **1.7.3.- Art. 120. Importación para el consumo**

Es el régimen aduanero de ingreso definitivo de mercancías al país, cuyos procedimientos para su aplicación serán establecidos por el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Las mercancías ingresadas bajo este régimen podrán circular libremente en el Territorio ecuatoriano una vez satisfecha la obligación tributaria aduanera. Las sanciones derivadas del proceso de despacho se sustanciarán e impondrán conforme al procedimiento establecido para el efecto. Bajo ninguna circunstancia, ninguna funcionaría o funcionario del SENA, podrá detener el despacho de mercancías por la sustanciación, imposición, impugnación, recurso o cobro de una sanción administrativa, salvo en los casos que el procedimiento sancionatorio que se sustancie persiga la imposición y sanción de alguna de las contravenciones (...), dicho procedimiento sancionatorio constituye parte del proceso despacho. Las mercancías declaradas al régimen aduanero de importación para el consumo se considerarán mercancías nacionalizadas, una vez satisfecha la obligación tributaria aduanera. (Reglamento del Codigo Organico de la Produccion, Comercio e Inversiones, 2015. Ps 41-42)

El presente artículo describe el despacho aduanero, el cual se caracteriza por ser despacho con pago garantizado, es así como se fundamenta el COPCI.

#### **1.7.4.- Art. 86. Despacho con Pago Garantizado.**

Esta modalidad permite a los operadores de comercio exterior previamente calificados por la administración aduanera, obtener el levante de las mercancías inmediatamente después de liquidada la Declaración Aduanera, sin que se autorice el respectivo pago de los tributos al comercio exterior y demás recargos, siempre y cuando, dicho operador de comercio exterior hubiere otorgado ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador una garantía general anual conferida para el efecto, la cual afianzará los tributos al comercio exterior no pagados hasta el momento de su pago efectivo, dentro de las condiciones que establezca la Autoridad Aduanera. Para el despacho con pago garantizado se aplicarán cualquiera de las modalidades de aforo establecidas en las normas aduaneras correspondientes. En los despachos con pago garantizado, la autorización de pago se generará el quinto día hábil del mes calendario siguiente de generada la liquidación de la obligación tributaria aduanera. (COPCI, 2011)

Es de esta manera se reafirma que el pago garantizado solo y cuando son clientes con garantías, y se este es el levante de la mercancía por un operador del comercio exterior apto para el realizar el mismo.

Los presentes artículos describen la legislación del régimen de importación al consumo, donde las mercancías son nacionalizadas para su uso de manera indefinida, dichas operaciones al no ser cumplidas generan contravenciones, establecidas en el COPCI en el capítulo 3 de las contravenciones en el artículo 190, literal m consisten en:

### **1.7.5.- Art. 190. Contravenciones**

M.- No entregar por parte de los responsables de los depósitos temporales el inventario de las bodegas cuando sean requeridos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (COPCI, 2015)

La contravención narrada en el presente artículo describe el tipo de contravención, es decir normativa que se incumpla que será un delito aduanero, la cual tendrá una multa de 10 salarios básicos, para las personas que ingresan mercancía extranjera al territorio ecuatoriano.

### **1.7.6.- Normativa portuaria**

Los puertos comerciales o autoridades portuarias se rigen con la normativa de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, estudiado y aprobado por la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, es ahí donde se detalla la forma de la prestación de los servicios portuarios, en la sección 1, inciso 3.

#### **1.7.6.1.- Inciso 3. Formas de prestación de los servicios portuarios**

Los servicios portuarios que se presten en las jurisdicciones de las Entidades portuarias o sus delegatarios, terminales petroleros y terminales portuarios habilitados, se realizarán de la siguiente forma; de forma directa: por las entidades los montos previstos para que se configure el delito de contrabando y la portuarias o sus delegatarios, terminales petroleros y terminales portuarios habilitados, cuando estos sean entes operativos, es decir, provean por si los servicios portuarios y de forma indirecta: a través de operadores portuarios. (...) (Subsecretaria de puertos y transporte marítimo y fluvial, 2012, p.3)

El presente texto describe la forma de presentación de los servicios portuarios, es decir, los servicios portuarios son de dos formas directa e indirecta, los cuales son

llevadas a cabo por los operadores portuarios, dichos operadores son personas aptas para el manejo de mercancía cargada o descargada en las instalaciones portuarias, que forman parte de la infraestructura portuaria y certificadas por la subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial.

El tarifario portuario es definido por la administración de cada puerto, basado en ley general de puertos y aprobados por la subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial.

### **1.7.7.- Normativa de peso máximo a transportar**

En el presente apartado se describe el peso y dimensión, referente al transporte nacional e internacional, de mercancía, estipulado por el ministerio de transporte y obras públicas en su acuerdo ministerial 036:

Las unidades de carga, remolques y semirremolques que prestan el servicio de transporte de carga en territorio nacional deben acogerse al peso de 29 toneladas, con longitudes de 20,50 de largo, ancho 2,60 y alto 4,30 en el medio de transporte de carga con un eje.

El medio de transporte de carga con dos ejes tendrá el límite de 39 toneladas, longitudes de 20,50 de largo, 2,60 de ancho y 4,30 de alto.

El medio de transporte con tres ejes tendrá la capacidad de carga de 42 toneladas, con longitudes de 20,50 de largo, 2,60 de ancho y 4,30 de alto. (MTOP, 2016, pág. 1).

## **Capítulo 2**

### **Materiales y métodos**

#### **2.1.- Metodología**

##### **2.1.1.- Tipos de investigación**

La presente investigación pretende analizar, a través de un estudio logístico, la factibilidad para la importación de mercancía de la empresa antes mencionada por el puerto de comercial de Esmeraldas.

Para ello, esta investigación es de dos tipos, en primer lugar, de carácter descriptivo, en tanto este tipo de investigación permite “identificar y analizar los elementos y caracteres de un determinado fenómeno” (Alarcón, 1990, p. 63) por este medio se describió la cadena logística que presenta Esmeraldas al ser una ciudad puerto ante sus posibles clientes importadores o exportadores, en segundo lugar, de carácter comparativo, ya que responde a una “comparación entre sí, comunidades, grupos, sociedades, fenómenos y objetos distintos que pueden ser objeto de estudios descriptivos” (Alarcon, 1990, p. 63). Por medio de este tipo de investigación se comparó la funcionalidad del puerto comercial de Esmeraldas en relación al puerto comercial de Guayaquil, así poder establecer la mejor alternativa en materia logística para la empresa.

##### **2.1.2.- Métodos de investigación**

###### **2.1.2.1.- Mixto**

La presente investigación emplea la metodología de investigación mixta, en tanto el análisis de esta emplea datos tanto cuantitativos como cualitativos.

#### **2.2.- Población / muestra**

La población para el estudio de esta investigación se definió mediante muestreo no probabilístico, según distintas características que nos permitieran entender la estructura de funcionamiento de la cadena logística desde y hacia Esmeraldas. Así,

para comprender las particularidades del puerto comercial de Esmeraldas se entrevistó a 23 funcionarios (uno por empresa) de 20 compañías esmeraldeñas; además, se entrevista a funcionarios de 3 empresas de otras ciudades (1 de Guayaquil y 2 de Quito) que desean incorporar su cadena logística con el puerto de Esmeraldas (ver anexo 1), a saber:

- 1 operador aduanero, para conocer las funciones, los servicios y el tiempo aproximado empleado en las funciones llevadas a cabo por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador;
- 1 jefe de control aduanero, para conocer las funciones, tarifas y servicios brindados por Autoridad Portuaria de Esmeraldas para realizar importaciones;
- el presidente (dueño) de una embarcadora, 2 jefes comerciales, 5 gerentes de operaciones navieras, 1 asistente de operaciones navieras, para saber las tarifas de los fletes internacionales hasta el puerto comercial de Esmeraldas;
- 1 secretaria inspectora de transporte nacional, 2 despachadores, 1 supervisor de carga y 2 transportistas terrestres, para conocer las rutas nacionales, las tarifas, los servicios de seguridad de la carga en el territorio nacional (desde la ciudad de Esmeraldas hasta la ciudad de Ambato);
- 3 auxiliares de aduana, 2 agentes de aduana, 1 coordinadora de agente de aduanas, para conocer los tipos de servicios brindados (agentes de aduanas, costos, tiempos aproximados empleados en los distintos procesos).

## **2.3.- Técnica / instrumento**

### **2.3.1.- Entrevista**

En la actual indagación se realizó entrevista para obtener información técnica y verídica para evitar problemas de sesgo en la investigación, dicha técnica se aplicó a la población establecida.

#### **2.4.- Normas éticas**

Los datos que constan en la actual investigación fueron manejados con ética profesional, son propiedad única y exclusiva de la autora, la información obtenida es exclusiva para Rectima Industry, no será transferida a terceras personas.

## Capítulo 3

### Resultados

#### 3.1.- Análisis e interpretación de los resultados.

A continuación, se describen los elementos que caracterizan la cadena logística necesaria para la importación de mercancía a través del puerto comercial de Esmeraldas, así como también, los costos referenciales. Sobre esto, es importante destacar que los costos varían según el tipo de carga a importar.

En la ciudad de Esmeraldas, existen cinco empresas que además de facilitar el transporte internacional de mercadería, realizan el seguimiento de carga o monitoreo constante de esta, a saber:

- Tres de ellas son agencias navieras y manejan varios tipos de mercadería como: carga general, vehículos, CKD, acero, tuberías, entre otras. Sus embarcaciones, frecuentemente, provienen desde China, Corea, Japón, Brasil y Houston (ver tabla 2 a continuación);
- Dos de ellas son líneas navieras (MAERSK del Ecuador y BBC Chartering). Estas empresas manejan varios tipos de mercadería (carga general, equipo petrolero y carga contenerizada). El valor de los fletes varía según su puerto de origen; sin embargo, estas no realizan embarcaciones desde países en conflictos armados (ver tabla 3 a continuación).

**Tabla 2. Agencias de líneas navieras en Esmeraldas**

Agencias de líneas navieras	Rutas	Transbordo / Tránsito	Tipos de carga	Tarifario (Fletes) Relativos	Tipo de Seguridad	Tiempo aproximado	País de Embarque
Agencia naviera Zanders	Ruta Maersk País de embarque, Panamá – Esmeraldas	Tránsito en Panamá	Acero, tuberías, vehículos	Puerto de procedencia china \$3000.00 Estados Unidos \$ 2000.00	Seguimiento de carga, Tracking de búsqueda. Seguro es opcional para el cliente.	China – Ecuador 45 días Estados Unidos 10 días con tránsito. Costa oeste los Ángeles 7 días.	Depende del cliente
Andinave S. A	Corea China Argentina	Transito	Aceite, vehículos, hierro, tubería y alambión	China / Corea \$ 2500.00 Brasil \$1500.00	Monitoreo constante	China / Japón / Europa de 35 a 40 días. Brasil 15 días con tránsito.	China Japón Corea Brasil.
Tradinter	Ruta Maersk Ruta Intermarin	Transito Puerto de Balboa, Callao, Iquique, Arica	CKD, línea blanca, carga general	\$ 1200.00 por contenedor de 40 Pie`s	Seguro tracking	China / Japón de 30 a 35 días. América del sur 30 días	De todos los países por <i>Maersk</i> . Por <i>Intermarin</i> solo de Estados Unidos.

**Fuente:** entrevistas realiza a agencias navieras de la ciudad de Esmeraldas (2016).

**Tabla 3. Líneas navieras en la ciudad de Esmeraldas.**

Líneas navieras	Rutas	Transbordo / Tránsito	Tipos de carga	Tarifario (Fletes Relativos)	Tipo de Seguridad	Tiempo aproximado	País de Embarque
BBC Chartering	México, Estados Unidos, Parte de Sudamérica Ecuador, Perú, Chile, Brasil, Argentina.	No	Tubería, carga general y equipo petrolero	Depende de la negociación	Brinda seguro internacional mientras la carga está en navegación.	Estados Unidos puerto de Houston 8 días. México – puerto de Veracruz 8 días. Argentina – puerto de Campanas 12 días.	México, Estados Unidos, Perú, Chile, Brasil, Argentina.
Maersk del Ecuador	Ruta Maersk País de embarque, Panamá – Esmeraldas	Puerto de transbordo es Balboa. Si realizan transito	Carga contenerizada	Varía según punto, puerto de origen.	Certificación internacional, convenio de Marpol. Tracking de carga. Sistema de aviso sobre estado de carga a los clientes.	China 30 a 40 días. Japón 40 a 45 días.	Mayoría de países del mundo excepto los países en conflictos armados y sin salida al mar.

**Fuente:** entrevistas realizadas líneas navieras de la ciudad de Esmeraldas (2016).

Dentro de la cadena logística se destacan, además, los agentes de aduana, los transportistas y el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE).

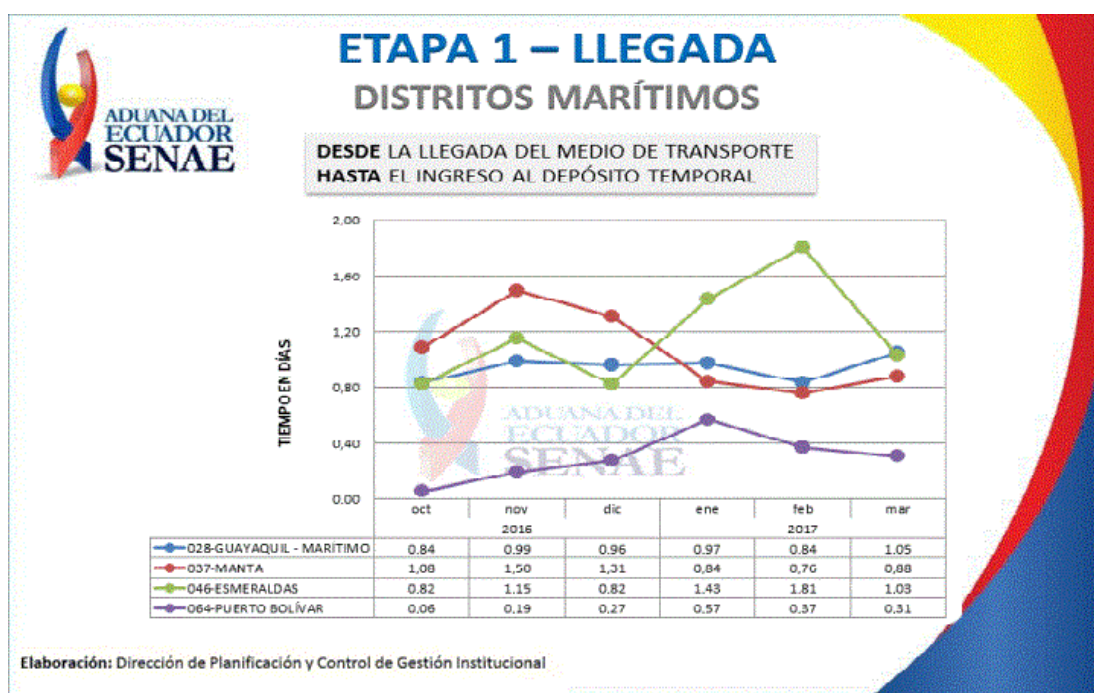
En este sentido, en Esmeraldas existen seis agentes de aduanas (cuatro de ellos funcionan como personas jurídicas y dos de ellos como personas naturales) que prestan diferentes servicios, uno de estos servicios es el de *forwarder* que proporciona una red completa de servicios en origen y destino (seguimiento de transporte interno, preparación de documentos de exportación y envío, reserva del espacio de carga, negociaciones de flete, seguro de carga y nacionalización de mercancía en destino). En la tabla 4 se detalla con mayor profundidad sobre estos, así como sus costos,

Por otra parte, las empresas transportistas (7 en total) se caracterizan por: su capacidad de carga máxima (30 toneladas equivalentes a 30.000 kilos) como lo estipula la ley del ministerio de transporte y obras públicas; la cobertura máxima de seguimiento de carga mediante GPS y radio de comunicación; y finalmente, los costos de estas empresas (entre 550 hasta 600 dólares por contenedor, desde la ciudad de Esmeraldas hasta Ambato, asimismo) y la cobertura a nivel nacional (ver tabla 5).

Como parte fundamental para la nacionalización de mercadería, el SENA E cuenta en Esmeraldas con una dirección distrital. Dicha institución se caracteriza por desarrollar diferentes procesos de desaduanización. Estos se detallan en la tabla 6.

Debido a la baja frecuencia de nacionalización de mercancía en el distrito de Esmeraldas, el tiempo para realizar los procesos de desaduanización, en general, es corto: máximo 48 horas, como lo muestra la siguiente figura 3.

**Figura 3 Tiempos desaduanización distritos marítimos**



**Fuente:** Servicio nacional de aduanas del Ecuador.

Teniendo en cuenta la actual investigación los distritos analizar son de las ciudades Esmeraldas y Guayaquil, por ende en la estadística se podrá distinguir el distrito de Esmeraldas representada con el color verde, el mismo que muestra agilidad de tramites en máximo de 1,03 días y el distrito Guayaquil se identifica con el color celeste, en este se puede ver que mantiene una estabilidad en la realización de trámites con la cifra de 1.05, diferenciando al distrito Esmeraldas ante el distrito en comparación con dos décimas menos, la cual demuestra menor utilización del recurso tiempo en la desaduanización de mercancía debida a la baja frecuencia de movimiento de carga que el distrito en análisis.

**Tabla 4. Agentes de aduanas de la ciudad de Esmeraldas**

<b>Agente de aduana</b>	<b>Tipos de servicio brindados</b>	<b>Calidad jurídica</b>	<b>Tiempo de procesos</b>	<b>Costos aproximados</b>	<b>Actividades del cliente</b>
MEP servicios aduaneros	Basado en comercio exterior para importar o exportar en los regímenes aduaneros existentes. Tramitología aduanera.	Persona natural	Documentación en regla 72 horas. 2 días extras con observaciones.	Depende del volumen de carga, valor adicional por contenedor. Parte del sueldo básico unificado (SBU).	Pagos de impuestos, gastos portuarios y aranceles.
Servicios aduaneros AGAFAD MG	Asesoría y desaduanización de importaciones y exportaciones. <i>Forwarder</i> “logística en origen” Asistencia en clasificación arancelaria. Asesoría en documentación.	Persona natural	Carga contenerizada con aforo físico 3 días contando desde la tramitación de la DAI. Aforo automático de manera inmediata. Aforo documental 2 días dependiendo de las novedades por parte de la aduana.	Depende del valor FOB se negocia, parte de la tarifa básica estipulada en la ley, mitad de un SBU.	Depende del servicio si es desaduanización pago de tarifas, facturas. Forworing incluye al agente en el proceso de compra.
ALAIRE	Asesoramiento al cliente “token, registro de importador.” Servicio de puerta a puerta. Tramitología aduanera.	Persona jurídica	Documentación en regla con certificado INEN de 8 a 15 días. Despacho anticipado	De 2 a 3 contenedores \$250.00 el trámite. Parte de la mitad de un SBU.	Pago de tarifas portuarias y arancelarias.

			máximo 2 días.		
FMA Francisco Mosquera Aulestia	Desaduanización de mercadería, servicio de transporte al destino, coordinación de custodia.	Persona jurídica	Documentación en regla 2 días.	Tarifa mínima mitad de un SBU, se negocia según el trámite.	Pago de costos portuarios y aranceles.
Rocalvi	Tramitología aduanera. Desaduanización de mercadería. Asesoramiento y seguimiento de trámite.	Persona jurídica	Documentación en regla 3 días.	Costo mínimo por servicio \$350.00 a \$600.00 depende del valor FOB de la factura.	Presentación y envío de trámite a la aduana. Pago de gastos de aforo e inspecciones.
Valero & Valero	Asesoramiento aduanero. Despacho de mercadería. Elaboración, presentación y seguimiento del trámite.	Persona jurídica	Documentación en regla 3 días.	Tarifa mínima la mitad un SBU	Pago de tributos. Pago de gastos portuarios.

**Fuente:** entrevistas realizadas a agentes de aduanas de la ciudad de Esmeraldas (2016).

**Tabla 5. Empresas transportistas en la ciudad de Esmeraldas**

<b>Transportista</b>	<b>Tipo de transportista</b>	<b>Rutas</b>	<b>Cobertura brindada (seguro, GPS, radio de comunicación, custodia)</b>	<b>Capacidad de carga</b>	<b>Tarifa flete Esmeraldas - Ambato</b>
Transerinter	Publica privada	Todo el Ecuador	Cobertura máxima	30 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$ 580.00 negociable según el peso
Trizeusa	Publica privada	Todo el Ecuador	Tracking, candados satelitales, custodia armada.	30 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$600.00
Transporte SEPE	Publica privada	Todo el Ecuador	Cobertura máxima	300 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$ 550.00 a \$600.00 Según el peso
Jom Transporta	Publica privada	Todo el Ecuador	Cobertura máxima	300 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$600.00 negociable Según el peso
Puertes Esmeraldas	Publica privada	Todo el Ecuador	Cobertura máxima	300 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$600.00 negociable según el peso
Servicios de transporte padilla.	Publica privada	Todo el Ecuador	Cobertura máxima	300 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$550.00 negociable según el peso.
Rutrapes	Publica privada	Todo el Ecuador	Cobertura máxima	300 toneladas equivalente a 30.000 kilos	\$600.00 negociable según el peso.

**Fuente:** entrevistas realizadas a las empresas transportistas de Esmeraldas (2016).

**Tabla 6. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador distrito Esmeraldas**

<b>Institución</b>	<b>Operaciones</b>	<b>Proceso de despacho de carga</b>	<b>Tiempo promedio de aforo</b>	<b>Tiempo promedio despacho de carga</b>	<b>Agilidad / trabas</b>	<b>Razones de obstrucción a la desaduanización</b>
Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador	Inspección previa. Aforos, Proceso llamado duda razonable. Despacho de carga. Revisión documental. Nacionalización de mercadería.	Revisión documental en aforo físico o documental.	Aforo físico 2 horas Aforo documental 24 horas depende de la cantidad de subpartidas.	Depende de la correcta clasificación y declaración de las partidas arancelarias.	Distrito pequeño. Poco movimiento. Sencillo tramitar. Agilidad en el trámite.	Problemas de clasificación o valoración aduanera.

**Fuente:** entrevista realizada al Servicio Nacional de Aduanas del Esmeraldas (2016).

Para finalizar la descripción de los elementos de nuestra cadena logística, es importante destacar la presencia del puerto comercial multipropósito de Esmeraldas, En la tabla 7 se exponen con detalle sus características.

En cuanto a las tarifas del puerto, estas varían según el tipo de servicio. En este marco, APE ha establecido las tarifas que se detallan en la tabla 8.

Para el servicio de aforo intervienen varias operaciones estas se describen en la tabla 9 con sus respectivos detalles.

**Tabla 7 Administración del Puerto Comercial de Esmeraldas.**

<b>Institución</b>	<b>Servicios</b>	<b>Clientes frecuentes</b>	<b>Tipo de carga</b>	<b>Operaciones de arribo al muelle</b>	<b>Operaciones del proceso de despacho</b>	<b>Tiempo promedio de despacho</b>	<b>Actividades del cliente</b>
Autoridad Portuaria de Esmeraldas APE	Descarga Recepción y despacho (incluida maquinaria) Almacenamiento	Ómnibus General motor La favorita Aimesa Adelca	Carga general Al granel solida Al granel liquido Vehículos Contenerizada “puerto multipropósito, maneja todo tipo de carga”	Amarre Muellaje Uso del canal de acceso. Servicios a la nave.	Descarga Recepción Aforo Despacho Almacenamiento  (5 días libres para no pagar almacenamiento por el tipo de carga contenerizada.)	Depende de la operatividad que el agente de aduanas realice la tramitología aduanera. 1 día en aforo automático. 2 días en aforo físico.	Pago de aranceles ante el SENA. Presentación de facturas, documentos de acompañamiento. Carta de naviera si es contenerizada. Pago de tarifas Solicitud del movimiento de contenedor. Solicitud de inspección en bodega o patio. Gestión de orden de despacho. (No tiene costo).

**Fuente:** entrevista realizada a la administración del puerto comercial de Esmeraldas (2016).

**Tabla 8 Tarifario del puerto comercial de Esmeraldas**

Contenedor	Tarifa almacenaje	Unidad	Días libre
Contenedor lleno de importación	\$2.50	X Teu / día	1-10 (5 días libres)
Contenedor lleno de importación	\$3.50	X Teu / día	11-20 días
Contenedor lleno de importación	\$4.50	X Teu / día	21 días en adelante
Contenedor vacío	\$2.00	Por contenedor / día	1-10 (5 días libres)
Contenedor vacío	\$4.00	Por contenedor / día	11 en adelante.
Pallets	\$0.24	TM o M <sup>3</sup>	Lo que sea mayor, 6 días libres; 1er mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% de recargo.

**Fuente:** tarifario de la administración del puerto comercial de Esmeraldas (2016).

**Tabla 9. Servicios para control de aforos**

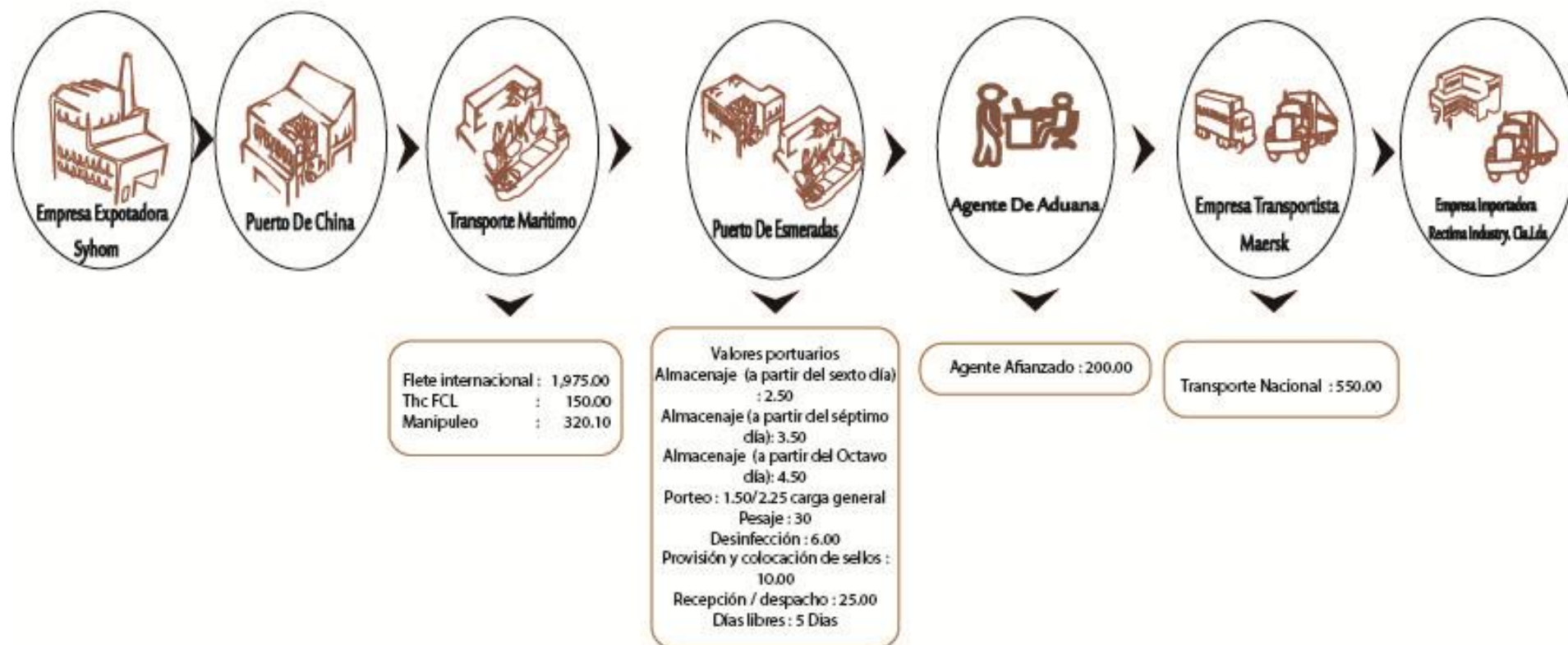
Servicio	Tarifa	Unidad
Suministro de movimiento de contenedor, cuadrilla y montacargas.	\$125.00	Por contenedor
Suministro de movimiento de contenedor y montacargas.	\$100.00	Por contenedor

**Fuente:** tarifario de la administración del puerto comercial de Esmeraldas (2016).

3.1.1.- Descripción grafica de la cadena logística y sus costos para importar mercancía por el puerto comercial de Esmeraldas

### Cadena Logistica

Importacion desde el puerto de China hasta el Puerto de Esmeraldas (APE)



A continuación, se describen los procesos portuarios y de desaduanización de mercancía en los distritos de Esmeraldas y Guayaquil, encontramos las siguientes particularidades.

El puerto comercial de Guayaquil está bajo la administración de Contecon; es una compañía ecuatoriana constituida en el 2007, forma parte del grupo multinacional, ICTSI, fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las terminales de contenedores del puerto de Guayaquil libertador Simón Bolívar, por el periodo de 20 años para la operación y prestación de servicios y actividades portuarias.

Los costos de los agentes de aduana de Esmeraldas son menores que los de sus homólogos en Guayaquil. Así, mientras que en Esmeraldas la base de las tarifas mínimas representa la mitad de un sueldo básico unificado (SBU), en Guayaquil estas parten desde un 60% del sueldo básico, rubro cobrado a la empresa Rectima Industry. Sin embargo, es importante mencionar que, en ambos distritos, se ofrecen los mismos servicios, a saber: elaboración, preparación y seguimiento de la declaración aduanera y nacionalización de la mercancía; servicio de *forwarder*; además, el tiempo empleado para realizar los procesos antes mencionados es de 48 horas. En la tabla 10 se detalla un esquema de las características de los agentes en ambos distritos.

Los transportistas de ambos distritos presentan las mismas particularidades en materia de custodia armada: cobertura máxima en lo que respecta a la seguridad, rutas por todo el territorio nacional, capacidad de carga máxima de 30 toneladas. La tabla 11 presenta las características de los transportistas de los dos distritos.

Al realizar la comparación entre los costos y el tiempo empleados (ver tabla 12) para los procesos portuarios encontramos lo siguiente:

- En relación a los costos, APE ofrece 5 días libres para el pago de almacenamiento, en comparación a los 3 días que el puerto comercial de Guayaquil (Contecon) ofrece. Además, las tarifas portuarias, en general, son menores en Esmeraldas;
- Sin embargo, en relación con el tiempo empleado para el despacho de carga, en ambos casos, este depende de la operatividad con la que el agente de aduana realice el trámite para la nacionalización de la mercancía.

La cercanía del puerto comercial de Esmeraldas al canal de Panamá, en relación a Contecon, ofrece ventajas, tanto en materia de costos, como de distancias recorridas (ver tabla 13).

**Tabla 10 Comparativo de agentes de aduanas**

<b>Aspecto</b>	<b>Distrito Esmeraldas *</b>	<b>Distrito Guayaquil **</b>
Tipos de servicios	Tramitología aduanera. Asesoramiento en comercio exterior. Elaboración, preparación y seguimiento del trámite para la desaduanización la mercadería. Servicio de <i>forwarder</i> .	Elaboración, preparación y seguimiento del trámite para la desaduanización de la mercadería. Entrega de los contenedores a la empresa transportista. Servicio <i>forwarder</i> .
Costos	La tarifa mínima parte de la mitad de un sueldo básico unificado.	El 60% de un sueldo unificado. Servicio <i>forwarder</i> cambia las tarifas.
Tiempo aproximado en nacionalizar mercancía.	Con documentación en regla máximo 48 horas. Con observaciones del SENA 72 horas.	Con documentación en regla máximo 48 horas.
Actividades	Envío de documentos de acompañamiento y soporte originales. Pago de facturas.	Envío de documentos de acompañamiento y soporte originales. Pago de facturas.

**Fuente:** entrevistas realizadas a agentes de aduanas de los distritos (2016).

**Tabla 11. Comparativo de empresas transportistas**

Aspecto	Distrito Esmeraldas *	Distrito Guayaquil **
Rutas	A todo el Ecuador	A todo el Ecuador Guayaquil - Ambato
Capacidad de carga	30 toneladas o 30.000 kilos	30 toneladas o 30.000 kilos
Costos	\$ 550.00 - \$600.00	\$ 600.00
Cobertura	Seguimiento de carga mediante GPS. Custodia armada Candado satelital	Rastreo satelital Candado satelital Custodia armada Candado satelital

**Fuente:** entrevistas realizadas a empresas transportistas de los distritos (2016).

**Tabla 12 Comparativo de tiempo y costos portuarios**

Aspecto	Distrito Esmeraldas *	Distrito Guayaquil **
Servicios	Descarga Recepción Despacho Almacenamiento Maquinarias	Descarga Recepción Despacho Almacenamiento Maquinarias
Días libres	5 días libres	3 días libres
Almacenamiento	Contenedor lleno de importación \$2.50 Contenedor lleno de importación \$3.50 Contenedor lleno de importación \$4.50	Almacenaje de contenedores \$ 6.52 Almacenaje de contenedores \$7.82 Almacenaje de contenedores \$10.44
Porteo de contenedores	Carga general \$ 1.50 Carga general \$ 2.25	Carga general \$50.01
Pesaje del contenedor	\$ 30.00 x unidad	\$ 42.87
Tiempo promedio de despacho	Depende de la agilidad del agente de aduanas.	Depende de la agilidad del agente de aduanas
Desinfección automática de contenedores llenos / vacíos	\$ 6.00	\$ 6.36
Provisión y colocación de sellos	\$10.00	\$ 10.44

**Fuente:** entrevistas realizadas a la administración de los puertos comerciales de los distritos (2016).

**Tabla 13. Comparativo de tiempos de arribo de la mercancía en embarcadores / consolidadoras**

<b>Aspecto</b>	<b>Distrito Esmeraldas *</b>	<b>Distrito Guayaquil ***</b>
Tipo de carga	Todo tipo de carga	Todo tipo de carga
Seguridad	Seguimiento de mercadería en navegación	Seguimiento de la mercadería en navegación
Tiempo aproximado	Taiwán (Keelung / Taichung) 37 días Tailandia (Bangkok) 42 días Brasil (Santos) 7 días  México (Manzanillo) 7 días Polonia (Vlissingen) 26 días Turquía (Estambul) 38 días Italia (Milano) 27 días Japón (Tokio) 35 días China (Ningbo) 30 días	Taiwán (Keelung / Taichung) 39 días Tailandia (Bangkok) 45 días Brasil (Santos) 18 días directo / 30 con transbordo  México (Manzanillo) 7 días Polonia (Vlissingen) 28 días Turquía (Estambul) 35 días Italia (Milano) 30 días Japón (Tokio) 33 días China (Ningbo) 35 días
Frecuencia de rutas	Taiwán (Keelung / Taichung) si Tailandia (Bangkok) no a menudo Brasil (Santos) no a menudo México (Manzanillo) no a menudo Polonia (Vlissingen) no a menudo Turquía (Estambul) no a menudo Italia (Milano) si Japón (Tokio) si China (Ningbo) si	Taiwán (Keelung / Taichung) si Tailandia (Bangkok) si Brasil (Santos) si México (Manzanillo) si Polonia (Vlissingen) si Turquía (Estambul) si Italia (Milano) si Japón (Tokio) si China (Ningbo) si
Tarifas ****	Inestabilidad del mercado	Inestabilidad del mercado

**Fuente:** entrevistas realizadas a las embarcadoras / consolidadoras de la ciudad de Guayaquil (2016).

## **Notas**

\*Esta información proviene de las entrevistas realizadas a los funcionarios de las empresas mencionadas en el anexo 1.

\*\*Esta información se origina de Rectima Industry.

\*\*\*La información proviene de las entrevistas realizadas a las empresas embarcadoras que prestan el servicio a Rectima Industry.

\*\*\*\* Las tarifas no se pudieron obtener por la inestabilidad en el mercado, cabe recalcar que al distrito Esmeraldas son \$ 150.00 más por el contenedor de 20 pies y \$ 300.00 más por el contenedor 40 pies, que al distrito Guayaquil por motivo de flete internacional.

### 3.2.- Estudio de caso de importación real

A continuación, se presenta un estudio real de caso comparativo sobre los costos logísticos de una importación realizada a través del puerto comercial de Guayaquil entre los costos logísticos aproximados por el puerto comercial de Esmeraldas.

#### 3.2.1.- Escenario 1.- Mercadería nacionalizada con días de almacenaje en bodegas

En el actual estudio de caso, la empresa Rectima Industry realizó la importación de partes y accesorios de repuestos automotrices desde China - puerto Ningbo hasta Ecuador puerto de Guayaquil “Contecon”, en termino FOB con traslado nacional hasta su punto de distribución en la ciudad de Ambato. Se importó 3.500 unidades de suspensión, dicha importación incurrió en los costos logísticos detallados en la tabla número 14.

Tabla 14 Costos logístico de importación real desde china hasta el distrito de Guayaquil

<b>Items</b>	<b>Distrito Guayaquil</b>
Flete internacional	1500.00
The FCL	150.00
Manipuleo	390.00
Agente afianzado	225.00
Transporte nacional	550.00
<u>Valores portuarios</u>	
Almacenaje (a partir del cuarto día)	22.82
Almacenaje (a partir del quinto día)	39.10
Almacenaje (a partir del sexto día)	15.66
Porteo	50.01
Pesaje	42.87
Desinfección	6.36
Provisión y colocación de sellos	10.44
Recepción / despacho	42.87
Días libres	3 días
Tiempo de llegada (transporte marítimo)	35 días
<b><u>Total</u></b>	<b>3.045.13</b>

**Fuente:** datos de Rectima Industry Cia. Ltd. (2016)

Debido que el contenedor tuvo que ser almacenado por 24 días, en las bodegas del puerto comercial de Guayaquil “Contecon” la factura se generó por el valor de \$3.045.13

Si la misma importación se realizara desde China - puerto Ningbo hasta Ecuador, arribando por el puerto comercial de Esmeraldas, en las instalaciones de autoridad portuaria de la misma, siendo este un puerto multipropósito, brinda la cadena logística apta para la importación de todo tipo de mercancía, teniendo en cuenta la logística anterior sin excluir ninguno de sus OCE’S e instituciones, los costos se detallan en la tabla 15 con sus respectivos *ítems*.

**Tabla 15 Costos logísticos aproximados para la importación desde china hasta la ciudad de Esmeraldas.**

<b>Ítems</b>	<b>Distrito Esmeraldas</b>
Flete internacional	1, 975.00
The FCL	150.00
Manipuleo	302.10
Agente afianzado	200.00
Transporte nacional	550.00
<u>Valores portuarios</u>	
Almacenaje (a partir del sexto día)	12.50
Almacenaje (a partir del séptimo día)	17.50
Almacenaje (a partir del octavo día)	40.50
Porteo	1.50 / 2.25 carga general
Pesaje	30.00
Desinfección	6.00
Provisión y colocación de sellos	10.00
Recepción / despacho	25.00
Días libres	5 días
Tiempo de llegada (transporte marítimo)	30 días
<b><u>Total</u></b>	<b>3, 320.10</b>

**Fuente:** entrevistas realizadas a entes logísticos de la ciudad de Esmeraldas. (2016)

En caso hipotético de que la importación se hubiera tenido que almacenar en las bodegas de autoridad portuaria de Esmeraldas pasado los 5 días libres brindados por la administración de la misma a sus clientes, la factura tendría el valor aproximado de \$ 3, 320.10 en su totalidad de costos logísticos, por los 24 días en almacenaje del contenedor.

### 3.2.2.- Escenario 2.- Mercadería nacionalizada dentro de los días libres.

La importación de partes y accesorios de repuestos automotrices desde China - puerto Ningbo hasta Ecuador puerto de Guayaquil “Contecon”, en termino FOB con traslado nacional hasta su punto de distribución en la ciudad de Ambato. Se importó 3.500 unidades de suspensión, dicha importación incurrió en los costos logísticos detallados en la tabla número 16, siendo nacionalizada la mercadería en los dentro de los 3 días libres que brinda Contecon a sus clientes para no incurrir en el costo logístico de almacenaje.

**Tabla 16 Costos logístico de importación real desde china hasta el distrito de Guayaquil.**

<b>Items</b>	<b>Distrito Guayaquil</b>
Flete internacional	1500.00
The FCL	150.00
Manipuleo	390.00
Agente afianzado	225.00
Transporte nacional	550.00
<u>Valores portuarios</u>	
Almacenaje (a partir del cuarto día)	6.62
Almacenaje (a partir del quinto día)	7.94
Almacenaje (a partir del sexto día)	10.44
Porteo	50. 81
Pesaje	43.55
Desinfección	6.46
Provisión y colocación de sellos	10.60
Recepción / despacho	43.55

Días libres	3 días
Tiempo de llegada (transporte marítimo)	35 días
<b>Total</b>	<b>2,969.97</b>

**Fuente:** datos de Rectima Industry Cia. Ltd. (2016)

El valor de la factura sin incurrir en ítems de almacenaje sería de \$2,969.97, siendo este nacionalizado dentro de los días libres brindados por Contecon.

En la ciudad puerto de Esmeraldas las tarifas serían las siguientes (tabla 17):

**Tabla 17 Costos logísticos aproximados para la importación desde china hasta la ciudad de Esmeraldas.**

<b>Items</b>	<b>Distrito Esmeraldas</b>
Flete internacional	1, 975.00
The FCL	150.00
Manipuleo	302.10
Agente afianzado	200.00
Transporte nacional	550.00
<u>Valores portuarios</u>	
Almacenaje (a partir del sexto día)	2.50
Almacenaje (a partir del séptimo día)	3.50
Almacenaje (a partir del Octavo día)	4.50
Porteo	1.50/2.25 carga general
Pesaje	30.00
Desinfección	6.00
Provisión y colocación de sellos	10.00
Recepción / despacho	25.00
Días libres	5 días
Tiempo de llegada (transporte marítimo)	30 días
<b>Total</b>	<b>3, 260.10</b>

**Fuente:** entrevistas realizadas a entes logísticos de la ciudad de Esmeraldas. (2016)

En caso hipotético de que el trámite se haría anticipado dentro de los 5 días libres brindados por la administración de autoridad portuaria de Esmeraldas a sus clientes, el contenedor no pagaría almacenaje y la factura tendría el valor aproximado de \$ 3, 249.60 en su totalidad de costos logísticos.

## Capítulo 4

### 4.1.- Discusión y conclusión

Esta investigación tuvo como propósito analizar la factibilidad de importar mercancía para Rectima Industry por el puerto comercial de Esmeraldas, mediante un estudio de gestión portuaria y aduanera, en relación con el puerto comercial de Guayaquil.

Es así como menciona Vera y Cedeño en su estudio de: Análisis de la Actividad Portuaria para definir tendencias y proponer estrategias en el Puerto Comercial de Esmeraldas una vez concesionado (2005), ratificando las ventajas de tener agilidad en sus procesos y cercanía con el canal de Panamá, le ha permitido a este mantener hasta ahora a sus clientes por el servicio, maquinarias y equipos que oferta, de igual manera los autores definen uno de los aspectos imprescindibles para el desarrollo del puerto es que aumente la frecuencia de líneas navieras,(...)aprovechando el espacio físico (calado natural de 11.5 metros), aspecto factible para los medios de transporte de las navieras o agencias navieras.

En el 2013 informar, menciona que la actividad del puerto comercial de Esmeraldas ha aumentado por encima de las expectativas en los últimos años.

Singularidad que permite a la autora del presente análisis destacar las ventajas, a lo que se refiere optimización de recursos económicos en aspectos logísticos referentes a valores portuarios, recurso tiempo, aparte de ello, la particularidad de la cercanía con el canal de Panamá para los fletes internacionales, ahorrando tiempo en la llegada de la mercancía hasta su puerto de destino, así mismo, se presenta la desventaja del recurso económico a lo que se refiere el valor de flete internacional, debido a que se cobran \$150.00 / \$300.00 más del valor del flete internacional a la ciudad de Guayaquil (dato obtenido de las entrevistas a las embarcadoras / consolidadoras en la ciudad de Guayaquil), no obstante la desventaja descrita, el puerto comercial de Esmeraldas resalta por su ventaja de ahorrar tiempo en su proceso desaduanización de mercadería, debido a la baja frecuencia de líneas navieras, beneficiando la agilidad de la administración del puerto comercial de Esmeraldas, en el despacho de mercancía siendo nacionalizada en el país de destino.

En el análisis comparativo entre distritos (Esmeraldas / Guayaquil), Esmeraldas al ser una ciudad puerto, tiene potencial logístico para la importación de cualquier tipo de carga, por ello la autora determina la factibilidad del estudio (logístico y aduanero) en recurso tiempo y valores portuarios para la empresa Rectima Industry, ofertándole una cadena logística con eficiencia y eficacia para su operación en el comercio exterior (importación de partes y accesorios de repuestos automotrices), por el puerto comercial de Esmeraldas.

En materia de gestión empresarial es conveniente para Rectima Industry importar partes y accesorios de repuestos automotrices por el puerto comercial de Esmeraldas, debido a la optimización de recursos económicos (área portuaria), debido a que los costos de almacenamiento, porteo, pesaje, desinfección, provisión y colocación de sellos, recepción y despacho son bajos en comparación del distrito Guayaquil, teniendo ventaja con el recurso tiempo y participación ágil de las empresas e institución que forman parte de la cadena logística de la ciudad en Estudio.

Mientras en área logística, se concluye que en la ciudad de Esmeraldas hay una dinámica activa en la cadena logística para todo tipo de operación del comercio exterior (importación o exportación), en su variedad de entes con fines de lucro para llevar a cabo las intervenciones con empresas aptas que ofrecen servicios de carga en lo que trata de comercio exterior, dado que en la actualidad APE está en la capacidad administrar y controlar las operaciones de manejo de todo tipo de carga, como lo afirma Mora (2015) “APE durante los últimos cuatro años demuestra que si estaría la institución en capacidad de administrar las operaciones analizadas ejecutando un control adecuado y de mantenimiento a las maquinas que hoy en día posee”.

## **Conclusión**

1.- La cadena logística que tiene que seguir Rectima Industry para poder importar a través del Puerto Comercial de Esmeraldas consiste en embarcar la mercadería desde sus puertos de origen con la línea de Maersk Line, debido que es la única línea naviera con frecuencia de arribo hasta Esmeraldas, con cinco días menos en arribo en comparación con el distrito Guayaquil, teniendo en cuenta, que la ciudad puerto de Esmeraldas, nos ofrece cinco días libres de almacenamiento, a diferencia de los tres días en el puerto comercial de Guayaquil “Contecon”, generando la optimización de recursos económicos en aérea portuaria, junto a ello el Distrito aduanero de Esmeraldas tiene el récord de nacionalizar mercancía en promedio en un día.

2.- Los costos logísticos que incurriría Rectima Industry según el estudio de caso, llevado a cabo con la importación real (Datos obtenidos de Rectima Industry) en caso de almacenar la mercancía por 24 días (como se hizo en la importación desde China- Puerto de Ningbo hasta Guayaquil) el valor aproximado sería de \$3,045.13 en el puerto comercial de Guayaquil “Contecon”, si la misma mercancía fuera almacenada en la ciudad de Esmeraldas, Autoridad portuaria de la misma, el valor aproximado sería \$3,320.10. Por 24 días de almacenaje incluido todos los aspectos portuarios como lo son (Almacenamiento, porteo, pesaje, desinfección, provisión y colocación de sellos, recepción y despacho).

Si la mercancía no tuviera que ser almacenada en las bodegas de los distritos (Guayaquil / Esmeraldas), los valores logísticos se aproximan a las cifras de \$2,269.97 por Guayaquil y \$3, 249.60 por Esmeraldas, incluido sus aspectos portuarios restando el valor de almacenaje, debido a que el tramite sea nacionalizado dentro de los días libres que brinda las administraciones de los puertos comerciales de los Distritos en comparación.

3.- Los procesos portuarios y de desaduanización de mercancía en el distrito de Esmeraldas se destacan por su agilidad en nacionalización de mercancía por parte del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador con el récord de 1.03 días, en área portuaria se caracteriza por sus bajas tarifas y cantidad de días libres bridados para el almacenaje de la mercancía (5 días libres), diferenciándose del Guayaquil sus tarifas portuarias son mayores porque es un puerto privado a diferencia de Esmeraldas (puerto del estado Ecuatoriano), esta administración brinda tres días libres para no

pagar almacenamiento, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador de la ciudad de Guayaquil tiene el promedio 1.05 en tiempo de nacionalizar mercancía.

### **Recomendación**

A pesar de la diferencia del valor en costos logísticos entre los distritos se recomienda a Rectima Industry verificar aspectos de tiempos en desaduanización de mercancía, diferencias de días libres brindados y las tasas de valores portuarios en aspectos de los mismos, a pesar de ello el tiempo de arribo en el flete internacional, el tiempo promedio de arribo es cinco días menos de Esmeraldas que a la ciudad de Guayaquil. En los fletes internacionales se podrían presentar un plan de importación anual, de esa manera se generará un costo menor por los fletes.

Se recomienda a Rectima Industry que realice su operación de importación de partes y accesorios automotrices, mediante el Puerto Comercial de Esmeraldas ya que es un puerto estratégico y además mediante los estudios realizados se evidencia que APE, viene teniendo un crecimiento rápido y sostenido lo cual convierte en una institución capaz de administrar operaciones similares a los demás puertos del país, con el plus de mayor agilidad, rapidez en sus servicios y bajas tarifas portuarias.

Debido a las nuevas normativas del Puerto Comercial de Esmeraldas, lo ha convertido en socio estratégico de crecimiento para cualquier tipo de empresa ya que esta sea de grande, mediana o bajo volumen de operaciones portuarias, ya que permite canalizar y administrar los recursos de una mejor manera ya que están regidos mediante un control adecuado lo cual brinda la confianza portuaria y financiera que cualquier empresa busca, convirtiéndolo en un Puerto a recomendar.

## Referencias

### 5.1.- Referencias bibliográficas

- Alvarez, L. (10 de 12 de 2012). Obtenido de <http://optimizacionderecursosempresariales.blogspot.com/>
- APE. (2015). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Obtenido de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/el-puerto/ventajas-comparativas-y-competitivas>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (s.f.). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Obtenido de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/el-puerto/ubicacion-estrategica>
- COPCI. (2011). *Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador*. Obtenido de <http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-orgnico-produccion-comercio-inversiones.pdf>
- Estudioteca. (2016). Obtenido de <http://www.estudioteca.net/otras-materias/infraestructura-portuaria/>
- Informar. (2013). El Puerto de Esmeraldas, infraestructura y servicios son sus debilidades . *CAMAE*, <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Agosto/Articulo/Articulo.pdf>.
- Mora, C. (Mayo de 2015). *MODELO DE GESTION OPERATIVO EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS*. Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/391/1/MORA%20TORRES%20CHRISTIAN.pdf>
- Mora, C. (Mayo de 2015). *Repositorio Pucese*. Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/391/1/MORA%20TORRES%20CHRISTIAN.pdf>
- Mora, C. (Mayo de 2015). *Repositorio PUCESE*. Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/391/1/MORA%20TORRES%20CHRISTIAN.pdf>

- MTOP. (15 de 11 de 2016). *Ministerio de transporte y obras publicas*. Obtenido de [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/ACUERDO-036\\_2012.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/ACUERDO-036_2012.pdf)
- PROECUADOR. (04 de 03 de 2013). *Instituto de promocion de exportaciones e inversiones*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/operadores-de-comercio-exterior/>
- PROECUADOR. (s.f.). *Instituto de promocion de exportaciones e inversiones*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/invierta-en-ecuador/entorno-de-negocios/comercio-exterior/>
- SENAE. (2012). *Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador* . Obtenido de [http://www.aduana.gob.ec/pro/to\\_import.action](http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action)
- SENAE. (22 de 03 de 2013). *Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador*. Obtenido de [http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news\\_letters\\_view.jsp?anio=2013&codigo=92](http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=92)
- SENAE. (s.f.). *Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador*. Obtenido de [http://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/material\\_de\\_estudio\\_SICE.pdf](http://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/material_de_estudio_SICE.pdf)

## **5.2.- Anexos**

### **5.2.1.- Anexo 1. Lista de funcionarios entrevistados**

- 1) Institución: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador  
Cargo: técnico operador – encargado de la dirección de despacho  
Nombre: Josué Bernardo Gacela Moreira
- 2) Empresa: Autoridad Portuaria de Esmeraldas  
Cargo: jefa de control aduanero  
Nombre: Andrea Quintero
- 3) Empresa: Asia Shipping  
Cargo: asesora comercial  
Nombre: Jenny Patricia Hernández Cerón
- 4) Empresa: Blu Logistic  
Cargo: Gerente comercial oficina Quito  
Nombre: Merci
- 5) Empresa: Farletza  
Cargo: presidente  
Nombre: Carlos José Villamar
- 6) Empresa: Trizeusa  
Cargo: gerente  
Nombre: Carmen Amelia Rodríguez Yuqui
- 7) Empresa: Transporte SEPE  
Cargo: secretaria - inspectora  
Nombre: Beatriz Elicia Tamayo Palomino
- 8) Empresa: Jom transporta  
Cargo: despachador - supervisor  
Nombre: Johnny Javier Sánchez Lagos
- 9) Empresa: Puertes Esmeraldas  
Cargo: transportista  
Nombre: Rómulo Rodrigo Tenorio García
- 10) Empresa: Adelca  
Cargo: despachador  
Nombre: Gabriel Ortiz Cheme
- 11) Empresa: Rutrapes  
Cargo: transportista  
Nombre: Luis Alberto Zavala Constante

- 12) Empresa: Transerinter  
Cargo: supervisor de carga  
Nombre: Iván Manuel Granda San Martín
- 13) Empresa: MEP servicios aduaneros  
Cargo: Agente Nacional de Aduanas  
Nombre: Mario Panchi Mora
- 14) Empresa: Servicios Aduaneros AGAFAD MG  
Cargo: Agente Nacional de Aduanas  
Nombre: Marcos Gilberto Galarza Becerra
- 15) Empresa: ALAIRE  
Cargo: auxiliar de agente nacional de aduanas  
Nombre: Carmen Amelia Rodríguez Yuqui
- 16) Empresa: FMA “Francisco Mosquera Aulestia”  
Cargo: Coordinadora oficina de Esmeraldas  
Nombre: Jessenia Jhaira Arévalo Navarrete
- 17) Empresa: Rocalvi  
Cargo: auxiliar de agente nacional de aduanas  
Nombre: Cesar Lionel Cervantes Zambrano
- 18) Empresa: Valero & Valero  
Cargo: Auxiliar de agente de aduanas  
Nombre: Lucía Verónica Guañuca Guerra
- 19) Empresa: BBC Charterign  
Cargo: Gerente de operaciones  
Nombre: Segundo Urbina Chuquizan
- 20) Empresa: Agencia Naviera Zanders  
Cargo: Director de operaciones  
Nombre: Julio Antonio Villa Romero
- 21) Empresa: Andinave S. A  
Cargo: Jefe de agencia Esmeraldas  
Nombre: Patricio Abel Páez Loo
- 22) Empresa: Tradinter  
Cargo: Jefe de operaciones  
Nombre: Luis Alberto Mora Gutiérrez
- 23) Empresa: MAERSK del Ecuador  
Cargo: Asistente de operaciones  
Nombre: Pablo Antonio Vera Pinargote

## 5.2.2.- Anexo 2 esquemas de entrevistas

### 5.2.2.1.- Entrevista a agentes de aduanas

La presente entrevista tiene como objetivo determinar la cadena logística y sus costos en la que interviene el agente de aduana en el momento que arribo de la mercadería hasta las bodegas de importador.



Institución: \_\_\_\_\_

Nombres: \_\_\_\_\_

Apellidos: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

1) ¿En qué consisten los servicios que usted presta como agente de aduana?

---

---

---

---

2) ¿Los servicios brindados son como persona natural o jurídica?

---

---

---

---

3) ¿Cuál es el tiempo aproximado en el proceso de desaduanización?

---

---

---

---

4) ¿Cuenta usted con un rango de costos para sus servicios? ¿Cuáles son?

---

---

---

5) ¿Cuáles son las operaciones en las que la empresa tendría que incurrir en la importación ya estando la mercadería en puerto de destino?

---

---

---

---

Entrevista realizada por:  
Nathaly Bravo Caicedo

Firma del entrevistado

\_\_\_\_\_

### 5.2.2.2.- Entrevista a empresas transportista



La presente entrevista tiene como objetivo identificar la logística y el costo en el servicio de traslado de la mercancía hasta su punto de distribución en el momento del despacho.

Institución: \_\_\_\_\_  
Nombres: \_\_\_\_\_  
Apellidos: \_\_\_\_\_  
Cargo: \_\_\_\_\_

1) ¿Qué tipo de transportista es, a que cooperativa de transporte pertenece?

---

---

---

---

2) ¿Qué rutas son realizadas por el medio de transporte dentro del Ecuador?

---

---

---

---

3) ¿Cuál es la cobertura (seguro, GPS, radio de comunicación, custodio de seguridad) que la empresa transportista brinda a sus clientes, en el momento de transportación de la mercadería?

---

---

---

---

4) ¿Cuál es la capacidad de carga del transporte, tanto en peso como en volumen?

---

---

---

---

5) ¿Cuál es la tarifa de flete nacional desde Esmeraldas hasta Ambato?

---

---

---

---

Entrevista realizada por:  
Nathaly Bravo Caicedo

Firma del entrevistado

---

### 5.2.2.3.- Entrevista a Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE).

La presente entrevista tiene como objetivo identificar la logística y el costo en el servicio brindado por APE hacia sus clientes sobre la importación la mercancía hasta su punto de distribución en el momento del despacho.



Institución: \_\_\_\_\_

Nombres: \_\_\_\_\_

Apellidos: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

1) ¿Cuáles son los servicios que brinda APE para las importaciones?

---

---

---

---

2) ¿Cuáles son los clientes de APE?

---

---

---

---

3) ¿Cuál es el tipo de carga maneja por APE?

---

---

---

---

4) ¿Cuáles son las operaciones que realiza APE una vez que el medio de transporte arriba al muelle?

---

---

---

---

5) ¿Qué operaciones están dentro del proceso de despacho?

---

---

---

---

6) ¿Cuál es el tiempo aproximado en el proceso de despacho?

---

---

---

7) ¿Cuáles son las operaciones en las que la empresa tendría que incurrir en la importación, estando la mercadería en puerto de destino?

---

---

---

---

8) ¿Qué tarifas cobra APE por sus servicios portuarios? (tarifario desglosado por tipo de carga)

---

---

---

---

Entrevista realizada por:  
Nathaly Bravo Caicedo

Firma del entrevistado

---

#### 5.2.2.4.- Entrevista a navieras

La presente entrevista tiene como objetivo identificar la logística y el costo del servicio brindado por la naviera hacia sus clientes desde el momento de embarque hasta desembarque de la mercadería importada.



Institución: \_\_\_\_\_

Nombres: \_\_\_\_\_

Apellidos: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

- 1) ¿Cuáles son las rutas internacionales más frecuentes para el medio de transporte?

---

---

---

---

- 2) ¿En la ruta recorrida por el buque incluye transbordo? si es si  
¿Qué tiempo promedio de demora el trasbordo y donde zarpa la mercadería?

---

---

---

---

- 3) ¿Cuáles son los tipos de carga que maneja la naviera?

---

---

---

---

- 4) ¿Cuáles son las tarifas de los fletes internacionales más utilizadas?

---

---

---

---

5) ¿Qué seguridad brinda la naviera a la mercancía de sus clientes? (tracking de búsqueda y seguimiento de carga)

---

---

---

---

6) ¿Cuál es el tiempo aproximado de cada flete desde su origen hasta su destino?

---

---

---

---

7) ¿De qué países y puertos tiene su servicio de embarcación de mercancía?

---

---

---

---

Entrevista realizada por:  
Nathaly Bravo Caicedo

Firma del entrevistado

---

### 5.2.2.5 Entrevista al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador

#### SENAE



La presente entrevista tiene como objetivo indagar sobre los procesos portuarios y de desaduanización de la mercancía importada en el distrito aduanero de Esmeraldas.

Institución: \_\_\_\_\_  
Nombres: \_\_\_\_\_  
Apellidos: \_\_\_\_\_  
Cargo: \_\_\_\_\_

1) ¿Qué operaciones están dentro del proceso de desaduanización?

---

---

---

---

2) ¿En qué consiste el proceso de despacho de la carga, por parte de la aduana?

---

---

---

---

3) ¿Qué tiempo aproximado de demora conlleva un aforo físico?

---

---

---

---

4) ¿Cuál es el tiempo promedio en un despacho de carga, que contenga los documentos en reglas, siendo aforo físico, automático o documental?

---

---

---

---

5) ¿Existe agilidad o trabas en el proceso de desaduanización?

---

---

---

---

6) ¿Cuáles son las razones más frecuentes, por la que la aduana observa un trámite, lo que deriva una demora para el despacho de la carga?

---

---

---

---

Entrevista realizada por:  
Nathaly Bravo Caicedo

Firma del entrevistado

---

### 5.2.3.- Anexo 3 Operacionalización de las variables.

Objetivos específicos	Variable	Indicadores	Técnica/ herramienta	Fuente de información	Preguntas
Determinar la cadena logística necesaria para la importación de mercancía a través del puerto comercial de Esmeraldas.	Cadena logística	Agentes de aduanas Transporte internacional Transporte nacional Operaciones portuarias Operaciones aduaneras	Entrevista	Agentes de aduanas. Operador de transporte internacional Operador de transporte nacional.	¿Cuál es el tiempo aproximado en el proceso de desaduanización? ¿Cuáles son las rutas internacionales más frecuentes del medio de transporte? ¿Qué rutas son realizadas por el medio de transporte dentro del Ecuador? ¿Cuáles son los servicios que brinda APE, para las importaciones? ¿Cuál es la cobertura (seguro, GPS, radio de comunicación, custodio de seguridad) que la empresa transportista brinda a sus clientes, en el momento de transportación de la mercadería?

					<p>¿Cuáles de las operaciones en las que la empresa tendría que incurrir en la importación ya estando en puerto de destino?</p> <p>¿Cuáles la documentación a presentar por el dueño de la mercadería, para estar usar sus servicios?</p> <p>¿Qué seguridad brinda la naviera hacia la mercancía de sus clientes?</p> <p>¿Cuál es el tiempo aproximado de cada flete desde su origen hasta su destino?</p> <p>¿De qué países y puertos tiene su servicio de embarcación de mercancía?</p> <p>¿Qué tipo de transportista es, a que cooperativa de transporte pertenece?</p> <p>¿Cuáles son las operaciones que realiza APE una vez que el medio de transporte arriba al muelle?</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>¿Cuál es el tipo de carga maneja por APE?</p> <p>¿Cuáles son los clientes de APE?</p> <p>¿En la ruta recorrida por el buque incluye transbordo? si es si</p> <p>¿Qué tiempo promedio de demora el trasbordo y donde zarpa la mercadería?</p> <p>¿Qué seguridad brinda la naviera a la mercancía de sus clientes? (tracking de búsqueda y seguimiento de carga)</p>
Determinar los costos logísticos para la importación de mercancía por el puerto comercial de Esmeraldas y su traslado hasta la ciudad de Ambato.	Costos logísticos	<p>Tarifas de Flete internacional</p> <p>Tarifa de Flete nacional</p> <p>Tarifas portuarias</p> <p>Tarifas de almaceneras</p>	Entrevista	<p>Operador de transporte internacional</p> <p>Operador de transporte nacional.</p> <p>Operador de almacenera</p>	<p>¿Cuáles son las tarifas de los fletes internacionales?</p> <p>¿Cuál es la tarifa del flete nacional desde Esmeraldas hasta Ambato?</p> <p>¿Qué tarifas cobra APE por sus servicios?</p> <p>¿Cuáles son los tiempos y precios de los mismos que presta la</p>

		Tarifa de operaciones de agencia de aduanas.		Agentes de aduanas. Operador de Autoridad Portuaria de Esmeraldas “APE”	almacenera? ¿Cuál el valor por el trámite de desaduanización? ¿Cuál es la capacidad de carga del transporte, tanto en peso como en volumen? ¿Cuáles son los tipos de carga que maneja la naviera?
Indagar sobre los procesos portuarios y de desaduanización de mercancía por el distrito de Esmeraldas con relación al distrito de Guayaquil.	Tiempos de desaduanización	Procesos de despacho Procesos desaduanización	Entrevista Fichas documentales	Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador “SENAE” Autoridad Portuaria de Esmeraldas “APE”	¿Qué operaciones están dentro del proceso de despacho? ¿Qué operaciones están dentro del proceso de desaduanización? ¿Existe agilidad o trabas en el proceso de desaduanización? ¿Cuál es el tiempo aproximado en el proceso de desaduanización? ¿Qué tiempo se utiliza en el proceso de despacho?

### 5.2.4.- Anexo 4 Cronograma de trabajo

2016 - 2017	MAYO				JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE			
ACTIVIDADES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Proposición y estudio del tema	■	■	■	■																												
Solicitud y aprobación del tema					■	■																										
Formulación del problema y justificación							■	■																								
Formulación de objetivos									■																							
Operalización de las variables										■																						
Definir el tipo de investigación											■	■																				
Elaboración del marco teórico													■	■	■																	
Presentación del anteproyecto															■																	
Realización de objetivos																					■	■										
Realización de la discusión																							■	■								
Revisión del borrador																									■	■						
Correcciones																													■	■		
Culminación de tesis																																

