

**ICADE BUSINESS SCHOOL**

**FUNDACIÓN VALENCIAPORT**

**MASTER EN GESTIÓN PORTUARIA Y TRANSPORTE  
INTERMODAL**

**IMPLEMENTACIÓN DE UNA EMPRESA TRANSITARIA EN ECUADOR A  
TRAVÉS DE CROSS TRADE CON UN OPERADOR LOGÍSTICO DE  
ESPAÑA.**

**AUTOR: Ma. Auxiliadora  
Rodríguez Vargas**

**TUTOR: Carolina Ibiza**

**PROMOCIÓN: 26**

# Índice de Contenido

Introducción .....	4
Capítulo I: Definición del Problema.....	7
1.1. Planteamiento del Problema.....	8
1.2. Objetivos de la Investigación.....	9
1.2.1. Objetivos Específicos:.....	9
1.3. Delimitación del Tema .....	10
1.4. Justificación .....	10
1.5. Metodología de la Investigación .....	11
1.5.1. Enfoque Cualitativo .....	11
1.5.2. Método Inductivo .....	11
1.5.3. Fuentes de Información .....	11
1.5.4. Herramientas .....	12
Capítulo II: Estado del Arte.....	14
2.1. Marco Referencial .....	15
2.2. Marco Teórico.....	16
2.3. Marco Conceptual:.....	19
Capítulo III: Requisitos y recursos.....	23
3.1. Requisitos Legales:.....	24
3.1.1. Proceso 1: Constitución .....	24
3.1.2. Proceso 2: Autorización del SENA .....	25
3.2.1. Terminales Portuarias de Guayaquil:.....	26
3.2.1.1. Contecon.....	27
3.2.1.2. Terminal Portuario de Guayaquil (TPG) .....	28
3.2.1.3. Andipuerto Guayaquil .....	29
3.2.1.4. Bananapuerto.....	29
3.2.1.5. Fertisa .....	30
3.2.2. Terminales Aeroportuarias de Guayaquil:.....	31
3.3. Operadores de Comercio Exterior (OCE) .....	33
3.3.1. Importadores .....	34
3.3.2. Exportadores .....	36
3.3.3. Agente de Carga .....	38
3.3.4. Agente de Aduana .....	40
3.3.5. Depósitos Temporales .....	43

3.3.6.	<b>Instituciones Gubernamentales y Financieras .....</b>	<b>45</b>
3.3.7.	<b>Miembros que aportan de forma indirecta: .....</b>	<b>46</b>
	<b>Capítulo IV: Rutas Marítimas y Operadores Logísticos de España .....</b>	<b>48</b>
4.1.	<b>Frecuencia de Rutas Clientes Grupo RV .....</b>	<b>49</b>
4.1.1.	<b>Frecuencia de Rutas Aéreas .....</b>	<b>49</b>
4.1.2.	<b>Frecuencia de Rutas Marítimas .....</b>	<b>53</b>
4.2.	<b>Análisis de Rutas Frecuentes .....</b>	<b>57</b>
4.2.1.	<b>Embarques Aéreos .....</b>	<b>57</b>
4.2.2.	<b>Embarques Marítimos .....</b>	<b>58</b>
4.3.	<b>Análisis de Operadores Logísticos del Exterior en Ecuador .....</b>	<b>59</b>
4.4.	<b>Operadores Logísticos de España .....</b>	<b>60</b>
4.4.1.	<b>GRUPO RAMINATRANS .....</b>	<b>60</b>
4.4.2.	<b>BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA .....</b>	<b>61</b>
4.2.3.	<b>TIBA GROUP .....</b>	<b>63</b>
	<b>Capítulo V: Procesos Operativos de la Nueva Transitaria (Consolidadora) en Ecuador .....</b>	<b>66</b>
5.1.	<b>Generalidades Operativas Nueva Transitaria .....</b>	<b>67</b>
5.2.	<b>Registros de Agentes del Exterior: .....</b>	<b>68</b>
5.3.	<b>Tipos de Transporte a contratar: .....</b>	<b>68</b>
5.4.	<b>Servicios a ofertar: .....</b>	<b>69</b>
5.4.1	<b>Aéreo .....</b>	<b>69</b>
5.4.2.	<b>Importación y Exportación .....</b>	<b>69</b>
5.4.3.	<b>Transporte Interno Origen y Destino y Servicios de Inland .....</b>	<b>69</b>
5.4.4.	<b>Marítimos: FCL - LCL - RORO - BREAKBULK .....</b>	<b>69</b>
5.4.5.	<b>Manejo de todo tipo de carga .....</b>	<b>70</b>
5.4.6.	<b>Despacho de aduana (origen y destino) .....</b>	<b>70</b>
5.4.7.	<b>Desaduanización de Carga .....</b>	<b>70</b>
5.5.	<b>Proceso de la Nueva Consolidadora de Carga ante Aduana .....</b>	<b>71</b>
5.6.	<b>Procedimiento de Nuevos Embarques consolidadora Ecuador con Agente de Origen .....</b>	<b>72</b>
5.7.	<b>Procedimiento de Nuevos Embarques consolidadora Ecuador con Cliente .....</b>	<b>77</b>
5.8.	<b>Requisitos que debe cumplir la carga de Importación/Exportación .....</b>	<b>78</b>
5.9.	<b>Documento requerido para iniciar embarques con Agentes del Exterior ...</b>	<b>79</b>
5.10.	<b>Rubros en Cotizaciones .....</b>	<b>80</b>

<b>Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones</b> .....	84
<b>6.1. Conclusiones</b> .....	85
<b>6.2. Recomendaciones</b> .....	87
<b>Bibliografía</b> .....	88

### **Índice de Tablas**

Tabla 1: Frecuencia de Rutas Aéreas y mercancías .....	52
Tabla 2: Frecuencia de Rutas Marítimas y mercancías.....	57
Tabla 3: Orígenes y cantidad de embarques aéreos .....	58
Tabla 4: Orígenes y cantidad de embarques marítimos .....	59

## **Introducción**

La demanda de transporte a nivel global ha incrementado proporcionalmente al aumento de comercio, mayor accesibilidad por carreteras y puertos en regiones que 20 años atrás no poseían facilidades de logística y movilización.

El transporte en los actuales días demanda calidad, nivel de servicio, reducción de tiempos de carga/descarga, mucho más si se trata de comercio exterior, transbordos o conexión con cadenas logísticas complejas como la portuaria.

Cada vez se hace más importante contar con medios sostenibles y eficientes que ahorren recursos no sólo para las empresas sino al país y al mundo. Los combustibles fósiles como el petróleo se está reemplazando por combustibles orgánicos que causen el menor impacto posible al ambiente; la responsabilidad social empresarial toma su verdadero enfoque comunitario e interconectado.

Es por esto que las importaciones y exportaciones incrementan año tras año, Ecuador se ubica en el puesto 70 del ranking de mayor economía de exportación en el mundo. El Ecuador exporta alrededor de \$ 40,8 Miles de millones e importa \$ 39,5 Miles de millones anualmente en los últimos dos años.

En Ecuador los puertos y aeropuertos se encuentran regulados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) que utiliza como medio a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) para recaudar los tributos arancelarios dispuestos por el gobierno.

El principal puerto marítimo del Ecuador se encuentra localizado en la ciudad de Guayaquil, el que recibe aproximadamente el 83% de las importaciones totales y permite la salida del 70% de las exportaciones.

El Puerto de Guayaquil es el segundo puerto con más salida de contenedores dentro de la Comunidad Andina de Naciones y el décimo en América Latina y el Caribe con movimientos de 1,764,937 TEU. Tiene una moderna infraestructura que permite brindar servicios a todo tipo de naves, manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada.

Dentro de la cadena marítima portuaria del Ecuador existen actualmente empresas dedicadas a la consolidación de carga que prestan todos los servicios a la carga hasta la entrega final en la bodega del cliente, muchos de estos servicios son subcontratados exceptuando el agenciamiento de carga. Esto se debe a los diferentes procesos que se debe seguir para obtener la autorización por parte del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y por el tiempo y trámites que cada uno requiere prefieren contratar los servicios de empresas legalmente autorizadas para operar.

El Grupo RV formado por dos empresas autorizadas para brindar los servicios de Agente de Aduana y Transporte de Carga Terrestre en el Ecuador lleva sólidamente en el mercado por más de 10 años con una amplia cartera de clientes los cuales exportan e importan en su mayoría de países como China, Estados Unidos, España, Panamá, Alemania, Brasil, Perú, Colombia, entre otros.

Al poder brindar el servicio de agenciamiento de aduana y transporte terrestre, el Grupo RV ha decidido convertirse en un Operador Logístico que pueda ofrecer el servicio de consolidación y desconsolidación de carga que solo le puede dar un Agente de Carga autorizado, actualmente este servicio ha sido ofertado de manera subcontratada, lo que hace que los beneficios sean mínimos.

Para lograr calificar e implementar el nuevo servicio dentro del Grupo RV, se ha analizado negociar con un Operador Logístico o Transitaria consolidada en el sector marítimo radicada en España; es por esto que se propone realizar Cross Trade con el Operador del Exterior.

El Cross Trade se lo conoce como Operaciones Triangulares y son todas aquellas operaciones donde participan tres empresas distintas. Cada una de las empresas que participan de estas operaciones se encuentra en un país diferente. Una de las tres empresas actúa como intermediaria entre el proveedor y el cliente final y el que mantiene la titularidad de la operación es el intermediario.

Tomando en consideración todo lo mencionado, el presente trabajo se realiza para determinar si es factible establecer alianza con el Operador Logístico Español a través del Cross Trade o sugerir una alternativa diferente que optimice costos y maximice beneficios para ambas empresas.

## **Capítulo I: Definición del Problema**



## **1.1.Planteamiento del Problema**

Guayaquil es catalogada como el principal puerto marítimo del Ecuador desde el siglo XVII hasta la actualidad. Luego de 50 años de operaciones el gobierno planteo reubicar el puerto para que este permita el ingreso de buques post-panamax por lo que se necesita tener un mayor calado. Por esta razón surge el Plan Estratégico de Movilidad en el que se creará el Puerto de Aguas Profundas en Posorja concesiona a DP World, manteniendo a ciertas de las actuales terminales portuarias en la ciudad de Guayaquil.

En los últimos años el desarrollo dentro de los recintos portuarios y aeroportuarios en la ciudad de Guayaquil ha denotado un mínimo crecimiento tecnológico en cuanto a procesos y operaciones.

El proyecto de trasladar el puerto a un nuevo lugar convertiría al Ecuador en un puerto Hub habilitado para realizar trasbordos de grandes buques, esto actualmente es imposible debido al poco calado que poseen las terminales en Guayaquil.

El sector privado al considerarse afectado ha solicitado que se realice el dragado del puerto de Guayaquil para que facilite y se mejore la actividad portuaria y de esta forma el comercio exterior se vea beneficiado en todos los aspectos.

Ecuador al lograr captar mayor volumen de tráfico marítimo con buques post-panamax va a generar un incremento en importaciones y exportaciones debido a las facilidades portuarias, es por esto que se plantea la idea de gestionar una alianza con un Operador Logístico del Exterior para captar parte del nuevo trafico más la cartera que maneja actualmente el Grupo RV.

El tema planteado busca la creación y puesta en marcha de una consolidadora de carga en la ciudad de Guayaquil, uno de los requisitos para obtener la autorización por parte de la Aduana del Ecuador (SENAE) es tener un agente o transitarias en el exterior o de donde provienen las importaciones, es por esto que el proyecto se basará en analizar las

rutas de los actuales clientes que maneja la empresa agente de aduana en Guayaquil e identificar las ventajas y desventajas, costes y precios para implementar la nueva Agencia de Carga a través de Cross Trade que se planteará al Operador Logístico domiciliado en España.

De acuerdo al listado oficial emitido por el SENA E tan solo el 7% de las actuales empresas de agentes de carga tienen como Operadores en el exterior a empresas de España, que a su vez solo 2 pertenecen a Valencia, estos Operadores son IFS INTERNATIONAL FORWARDING S.L y CARGODEX, S.L.

## **1.2. Objetivos de la Investigación**

Crear una consolidadora de carga (transitaria) que formará parte del grupo de empresas RV para convertirse en un Operador Logístico.

### **1.2.1. Objetivos Específicos:**

1. Establecer los requisitos legales, físicos y técnicos para la constitución y autorización ante la Aduana del Ecuador como Consolidadora de Carga.
2. Analizar las características y funciones de los operadores de comercio exterior como miembros de la cadena aduanera en Guayaquil.
3. Determinar las rutas, volumen de carga de las importaciones marítimas y aéreas del portafolio de clientes del Grupo RV y los recursos operativos - logísticos de la ciudad de Guayaquil.

4. Analizar tres Operadores Logísticos en España para formar un Cross Trade con la nueva consolidadora de carga.
5. Establecer el proceso operativo desde la solicitud de embarque hasta la llegada a Ecuador entre el Operador Logístico y el Grupo RV.

### **1.3. Delimitación del Tema**

La investigación se centrará en el desarrollo conceptual y teórico de los objetivos específicos planteados necesarios para tomar el análisis del tema propuesto sin que este conlleve a la toma de ninguna decisión por lo que tampoco se profundizará en aspectos contables y económicos.

Se basará en las cargas que llegan o salen desde el Puerto de Guayaquil o al Terminal de Cargas del Ecuador. No se plantearán estrategias de comercialización ni promoción, ni de crecimiento para la Cadena. Se revisarán casos ya planteados por diferentes entidades tanto públicas como privadas en Guayaquil.

### **1.4. Justificación**

La presente investigación contribuirá al sector logístico aduanero de la ciudad de Guayaquil, en su desarrollo se analizan cada una de las variables que se toman en cuenta para la apertura de un nuevo negocio como importadores, consolidadores de carga o agentes de aduana, además se trata de un aporte educativo que busca ampliar los conocimientos en comercio exterior específicamente de la cadena logística aduanera en la ciudad de Guayaquil.

De igual forma, miembros de la cadena logística podrán hacer uso de esta memoria para conocimientos generales y de forma indirecta pueden enriquecer su cadena de valor.

## **1.5. Metodología de la Investigación**

### **1.5.1. Enfoque Cualitativo**

Se eligió este enfoque debido a que los datos que se recolectara no serán analizados numéricamente. Y se interpretara los resultados a través del método inductivo.

### **1.5.2. Método Inductivo**

Partiendo de la investigación y demostraciones se elevara a una conclusión que permitirá dar una amplitud al tema de la implementación de una empresa transitaria en Ecuador.

### **1.5.3. Fuentes de Información**

En esta memoria se utilizaron dos tipos de fuentes:

**Primarias:** contienen información publicada por primera vez, sin interpretación. Ejemplos: libros, revistas, artículos científicos, documentos de instituciones públicas o privadas.

**Secundarias:** contienen información resultante del análisis, síntesis o reorganización de fuentes primarias.

Ejemplos: Artículos sobre otros trabajos o investigaciones, enciclopedias.

(Universidad de Alcalá, 2014)

#### **1.5.4. Herramientas**

Para responder el cómo de cada objetivo específico a continuación se detallan las herramientas que se utilizarán:

- a) Establecer los requisitos legales, físicos y técnicos para la constitución y autorización ante la Aduana del Ecuador como Consolidadora de Carga.

Detallar los requisitos que solicitan las diferentes Entidades Públicas tanto para la constitución de la empresa y para el funcionamiento como Consolidadora de Carga autorizado por el SENA E.

- b) Analizar las características y funciones de los operadores de comercio exterior como miembros de la cadena aduanera en Guayaquil.

Describir las funciones y como se desenvuelven los operadores de comercio exterior en el Ecuador.

- c) Determinar las rutas, volumen de carga de las importaciones marítimas y aéreas del portafolio de clientes del Grupo RV y los recursos operativos - logísticos de la ciudad de Guayaquil.

A través de la recopilación de información de los actuales clientes del Grupo RV se logrará determinar la ruta con mayor frecuencia y el volumen de carga que actualmente podría transportar sin contemplar la proyección con un crecimiento en ventas.

- d) Analizar tres Operadores Logísticos en España para formar un Cross Trade con la nueva consolidadora de carga.

Se seleccionará tres Operadores Logísticos de España que no tengan alianza con otra consolidadora en Ecuador y se describirán las rutas y países donde actualmente tengan presencia.

- e) Establecer el proceso operativo desde la solicitud de embarque hasta la llegada a Ecuador entre el Operador Logístico y el Grupo RV.

Conformar un proceso desde la solicitud de cotización para un nuevo embarque, donde se detallaran los datos necesarios a enviar al Operador Logístico y se describirá el proceso de consolidación y desconsolidación en el Exterior y viceversa.

## **Capitulo II: Estado del Arte**

## **2.1. Marco Referencial**

En el país actualmente se está desarrollando una Planificación Estratégica de Movilidad (PEM), que está conformada por un equipo de técnicos especializados en transportes terrestres, puertos, transporte marítimo, carretera, logística. Dentro de este plan está contemplado la construcción y ampliación de nuevos puertos y se desarrollará rutas viales. Con lo que respecta a la logística dentro del país se plantea la creación de una red de funciones logísticas para el transporte de mercancías de esa forma aseguran el comercio y la conservación de las flotas de carga que ofrecen dicho servicio.

La PEM proyecta la creación de tres autoridades portuarias que estarán ubicadas en Esmeraldas, Manta y Guayaquil a cada una de estas autoridades se les designará la especialización o el tipo de puertos que deberán contener; para que la logística de estas tres autoridades sea óptima, se desarrollará la infraestructura vial para que exista mayor conectividad dentro del país a través de las carreteras.

Cada una de estas rutas tendrá ciertas características que faciliten el transporte y movilidad y de esa manera sean llamadas vías de alta capacidad evitando los accidentes a través del control de cruces de transportes livianos; todos estos cambios tienen un plazo de ejecución hasta el año 2037.

El tema de mejora logística hoy en día en Ecuador es muy importante debido a los cambios que se están dando en la Matriz Productiva, esta política pública está presentando cambios y afectaciones en varios sectores del Comercio para lograr una mejora cualitativa y equitativa. A través de la Matriz Productiva el gobierno busca el desarrollo del país, buscando el bienestar de los ecuatorianos especialmente en el sector manufacturero. El Estado ha tomado medidas restrictivas a través de las normas técnicas para el ingreso de ciertos productos dentro del país con la finalidad de ajustar la balanza comercial que dentro de los últimos años ha presentado déficit.

Busca un crecimiento sostenible a través del cambio de la estructura de la explotación de los bienes primarios para que el Ecuador no solo dependa de ello sino



también incrementar la producción de bienes industrializados y la cartera de servicios. Para que esto suceda hay que darle valor agregado al producto ecuatoriano, un claro ejemplo es no solo exportar cacao sino empezar a producir chocolate para la exportación.

En el cambio de matriz productiva la logística es un factor muy importante que resulta en una ventaja comparativa para que el producto llegue de la manera más adecuada al consumidor. Para el desarrollo de un país en un mundo globalizado se debe tener un alto grado de desarrollo logístico. Si Ecuador logra desarrollo en logística y transporte generará más eficiencia en la industria. Al realizar estos cambios Ecuador deberá intensificar sus exportaciones para incrementar su participación a nivel mundial. (León, 2014)

Ecuador ha evidenciado un cambio en los procesos para la exportación de productos con medios que faciliten su traslado (Exporta fácil), tramitación (Sistema Ecuapass) y asesoramiento por parte del Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, Proecuador. El actual gobierno de Lenín Moreno ha generado grandes expectativas de crecimiento en las importaciones debido a la eliminación de varios impuestos y a la suavización de las barreras no arancelarias que permiten la facilidad de importaciones de mercancías que en años anteriores no ocurría.

## **2.2 Marco Teórico**

La Association for Operations Management (s.f., citada en Chase, Jacobs y Aquilano, 2009) define logística como “el arte y la ciencia de obtener, producir y distribuir el material y el producto en el lugar y las cantidades apropiados”.

(Lamb, y otros, 2002) afirman que logística es “el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas , de las existencias en el proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo”. (p. 383)

Para el estudio técnico y de mercado se considerará como logística a la planificación, implementación y control eficiente del flujo de mercancías, información y capitales desde el punto de origen al punto de consumo con el propósito de recapturar o añadir valor a las mismas (Anónimo, s.f.).

Algunas de las implicaciones por la dinámica de las empresas para las organizaciones que prestan servicios logísticos (Castellanos Ramírez, 2009) han sido:

En las bodegas: no se consolidan los pedidos hacia un mismo lugar, se distribuyen hacia diferentes puntos de entrega en menores proporciones.

Equipo de distribución: se ajustan a las necesidades específicas del destinatario como camiones más pequeños.

Sistemas de información enlazados: el flujo de información por la red permite la comunicación actualizada.

Los tipos de transporte se han integrado de tal forma que permiten el multimodelismo resultando en menor costo total de transporte al mismo tiempo que se evaden barreras geográficas y en ocasiones comerciales. (World Bank Independent Evaluation Group, 2007)

El rol del transporte es conectar la fuente de bienes con su destino. De acuerdo a las fuentes y destinos el transporte se puede considerar como nacional e internacional. (Transport, 2006).

Los internacionales se caracterizan por:

- Movimientos desde una fuente dentro del país de origen, a través de puertos/aeropuertos hacia puertos/aeropuertos en un país de destino o destinación final.
- Movimientos desde puertos/aeropuertos hacia puertos/aeropuertos en un país de destino.
- Movimientos desde una fuente en el país de origen hacia otro país o países destino.

Los nacionales se refieren a los movimientos que se realizan dentro de las fronteras nacionales y que envuelven uno o varios modos de transporte que pueden ser de largas distancias que alternativamente serán desde depósitos y bodegas hasta el usuario final. (Transport, 2006)

En la cadena intermodal el transporte por carretera es la conexión entre el puerto marítimo o terminal de ferrocarril y el destino de la carga. Su relevancia varía con respecto a la accesibilidad de las regiones, largas distancias o tránsito del lugar (Castellanos Ramírez, 2009).

Según Castellanos Ramírez (2009) algunas ventajas y desventajas del transporte por camiones son:

### **Ventajas**

- Accesibilidad: pueden proporcionar el servicio desde el punto de partida hasta el punto de destino.
- Prontitud: permite un cálculo con menor dispersión por la reducción de inconvenientes y factores de demora.
- Seguridad: el personal se mantiene siempre junto al equipo y la carga.
- Costos de embalaje: son innecesarias protecciones adicionales a las que provienen del transporte en buque o avión.

- Documentación y aduana: documentos estandarizados.

### **Desventajas**

- Capacidad: otros medios de transporte soportan mayor cantidad de carga.
- Grandes distancias: en lugares con redes ferroviarias, por costo y tiempo se eligen otro tipo de transporte para largos recorridos.
- Congestionamiento de tráfico: se ha convertido en el problema de las ciudades importantes el exceso de circulación por avenidas y grandes embotellamientos.
- Regulaciones de tráfico en las vías: en países en vías de desarrollo aun los procesos de revisión no se cumplen bajo procedimientos que los agilicen más bien entorpecen la operación y causan atrasos.

Para que el transporte internacional pueda ejecutarse se deben tener en cuenta los requisitos de aduanas, documentación, procedimientos y formalidades que varían de lugar a lugar (Transport, 2006).

### **2.3.Marco Conceptual:**

**Agente de Aduana:** En el extracto del Art. 227 p. 73 lo define como “la persona natural o jurídica cuya licencia, otorgada por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento, estando obligado a facturar por sus servicios de acuerdo a la tabla de honorarios mínimos que serán fijados por la Directora o el Director del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Dicha licencia tendrá un plazo de duración de 5 años, la cual puede ser renovada por el mismo plazo”. (Corporación de Estudios y Publicaciones, 2013)

**Agente de Carga Internacional:** transporta carga consolidada por diferentes vías, marítima, aérea o terrestre.

**Aforo:** acción de establecer la cantidad y el valor de una mercancía.

**Bill of Lading:** documento de transporte marítimo que emite la línea naviera, que acredita a quien pertenece la carga, cantidad, pesos y puerto de destino.

**Calado:** Profundidad sumergida de una nave en el agua

**Carga Contenerizada:** Mercancía de varios o un embarcador que son transportadas dentro de una unidad de carga llamada contenedor.

**Carga Suelta:** Mercancía que es transportada de forma individual por su volumen y no necesitan de unidades de carga.

**Co-loaded:** O “Carga compartida” en su traducción al español, es una práctica internacional que consiste en el embarque de carga entre dos o más consolidadores, sean estos transportistas no operadores del medio de transporte efectivo, agentes de carga o transitorios, a través de otro similar (consolidador) que por necesidades de logística combinan una cantidad inferior a la carga de un camión para crear una carga completa. Esta actividad se puede dar cuando un consolidador de carga, no logra el volumen de mercancías previsto para llenar un contenedor en una fecha de salida acordada. Con la finalidad de no retrasar el despacho se consolida con otra compañía en un mismo contenedor completándose así el volumen total de la unidad de transporte y respetándose la fecha de despacho y de entrega de la mercancía. Según el Art. 2, literal q) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

**Contecon:** Empresa que tiene la concesión de las terminales de contenedores y multipropósitos del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar por 20 años desde

Agosto del 2007. Contecon brinda servicios de operación portuaria para la transferencia de carga.

**Consignatario o Consignee:** nombre de la persona natural o jurídica dueña de la carga

**Consolidación:** Es un servicio del Transporte Internacional que consiste en agrupar varias cargas de embalajes distintos o iguales, pertenecientes a diferentes consignatarios dentro de un mismo contenedor o paleta, para ser transportados, como una unidad, por vía aérea o marítima.

**Consolidadora de Carga:** Operador distinto del porteador, que transporta carga enferma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios f nales, debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Según el Art. 2, literal u) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. En España es llamado Transitario.

**Documento de Transporte Master:** (Máster Bill of Landing - MBL) Conocimiento Marítimo con un transitario en origen como embarcador (shipper) y otro transitarlo en destino como Consignatario (consignee). Este documento es expedido por la línea naviera. Un MBL ampara "x" número de Documentos de Transporte House (HBL) y materializa el acuerdo de voluntades entre un Operador de Transporte y un usuario de su servicio, por el cual el primero se compromete a transportar la carga desde un determinado lugar de origen hasta el destino final que se le indique a cambio de un flete. Según el Art. 1, literal d) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

**Funcionario:** Un funcionario es una persona que desempeña un empleo público. Se trata de un trabajador que cumple funciones en un organismo del Estado.

**Inarpi TPG:** El Terminal Portuario de Guayaquil es un puerto privado que brinda servicios portuarios tanto de importación como exportación desde el año 2006.

**Operador de Comercio Exterior:** Despachadores de Aduana, conductores de recintos aduaneros, concesionarios del servicio postal, consignatarios, y en general cualquier persona natural y/o jurídica interviniente o beneficiaria, por si o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos en la Ley, sin excepción alguna.

**Operador de Transporte:** Según el COPCI lo define como “la persona jurídica constituida como tal que actúa dentro del territorio aduanero ecuatoriano, en representación de compañías navieras, aerocomerciales, ferroviarias, terrestres, u otras, de un operador de transporte multimodal que operen en el país, y en tal virtud son responsables ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por las operaciones que le son propias”. (Corporación de Estudios y Publicaciones, 2013)

**SENAE:** Según el art. 22 del p.68 “El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil y con competencia en todo el territorio nacional.” (Corporación de Estudios y Publicaciones, 2013)

**TCE:** Terminal de Cargas del Ecuador es la empresa que tiene la concesión de la recepción de las cargas aéreas dentro de la ciudad de Guayaquil, donde luego son distribuidas a las diferentes bodegas temporales de acuerdo a las preferencias del importador.

## **Capitulo III: Requisitos y recursos**



Dentro de este capítulo se logrará establecer los diferentes requisitos legales, técnicos y demás formalidades que se debe cumplir ante el SENA E para empezar a operar como Consolidadora de Carga.

Se detallaran los recursos portuarios y aeroportuarios con los que actualmente cuenta la ciudad de Guayaquil, lugar donde se establecerá la empresa y el recurso humano en cuanto a todos los operadores que intervienen dentro de la cadena logística portuaria en un proceso de importación o exportación. Y se podrá verificar hasta qué punto la transitaria española puede contar con los servicios del operador logístico ecuatoriano.

### **3.1. Requisitos Legales:**

#### **3.1.1. Proceso 1: Constitución**

En el Ecuador para constituir cualquier empresa bajo los estatutos legales sea como sociedad anónima o compañía limitada se deben realizar los siguientes pasos:

1. **Reserva una denominación:** este proceso se lo puede realizar vía web en la página de la Superintendencia de Compañías, aquí se comprobará que el nombre que se seleccionó no se encuentre tomado.
2. **Elaborar los estatutos:** contrato social que regirá a la sociedad, para este proceso se requiere la asistencia de un abogado. Estos estatutos deben ser posteriormente notariados.
3. **Abre una “cuenta de integración de capital”.** Esto se realiza en cualquier banco del país.
4. **Eleva a escritura pública.** En la notaria pública se debe llevar la reserva del nombre, el certificado de cuenta de integración de capital y la minuta con los estatutos.
4. **Aprueba el estatuto.** Con escritura pública notariada, se la debe entregar a la Superintendencia de Compañías, para su revisión y aprobación mediante resolución.

6. **Publica en un diario.** La Superintendencia de Compañías realizará la entrega de 4 copias de la resolución y un extracto para realizar una publicación en un diario de circulación nacional.
8. **Inscripción de la compañía.** Con todos los documentos antes descritos, en el Registro Mercantil del cantón donde fue constituida la empresa se debe inscribir la sociedad.
10. **Documentos habilitantes.** Con la inscripción en el Registro Mercantil, en la Superintendencia de Compañías se entregarán los documentos para abrir el RUC de la empresa.
12. **RUC.** El Registro Único de Contribuyentes (RUC) se obtiene en el Servicio de Rentas Internas (SRI).

### **3.1.2. Proceso 2: Autorización del SENA E**

Luego de haber cumplido con el primer proceso de constitución, se requiere presentar ante la Aduana del Ecuador una serie de requisitos legales para posteriormente pasar por una inspección física que permitirá la aprobación para operar como consolidadora de carga.

1. Solicitud de postulación con la respectiva liquidación de aduana donde se refleje la tasa de postulación pagada.
2. Copia de documentos habilitantes municipales
3. Autorización poder o Contrato de Representación o Certificación emitida por la matriz internacional dentro de la certificación o contrato se debe colocar el listado de redes donde funcionan, esta certificación debe ser consularizada.
4. Diagrama de flujo de las operaciones

5. Documentos que certifiquen que las oficinas se encuentran debidamente arrendadas y cubiertas por un seguro.
6. Listado de personal de operaciones, designado y autorizado por la compañía a estar presente durante la consolidación y/o desconsolidación de carga.
7. Registro de consolidador y/o desconsolidador de carga marítima, otorgado por la autoridad competente.

### **Requisitos físicos y técnicos**

1. Área de oficina: mínimo 40 m<sup>2</sup>.
2. Área de archivo, donde se almacenará la documentación de los trámites en los que haya intervenido o vaya a intervenir, con su respectivo respaldo digital.
3. Certificado de que la persona que dirija el área de importaciones y/o exportaciones tenga dominio del idioma inglés, conferido por un centro de estudio legalmente constituido en Ecuador, o demostrar un puntaje superior al 70% en pruebas de inglés reconocidas a nivel mundial.
4. Contar con un procedimiento de etiquetado desde origen para el control de ingreso de mercancías consolidadas marítimas LCL y aéreas, en el que además conste la identificación numérica secuencial respecto del total de bultos contemplados por documento de embarque (1/n, 2/n,...6/n,...,n/n).

## **3.2. Recursos Portuarios y Aeroportuarios**

### **3.2.1. Terminales Portuarias de Guayaquil:**

Los puertos permiten romper las barreras geográficas a través de la navegación entre dos puertos que pueden ser multipropósitos o especializados.

Estos puertos deben estar en capacidad de recibir, enviar, cargar y descargar diferente tipos de mercancías que arriban diariamente al país.

El 72% de las exportaciones, el 57% de las importaciones y el 92% de la carga contenedorizada del país se moviliza por los Terminales Portuarios ubicados en Guayaquil lo que le ha permitido constituirse en la zona geográfica de mayor influencia económica en el país por la variadas actividades productivas, industriales, comerciales y de servicios que se generan entorno al puerto.

Actualmente por la capacidad del calado (9.60 metros) del puerto de Guayaquil no permite recibir carga de buques post-panamax debido al calado. Otro motivo por los que quieren realizar el traslado del puerto es por no contar con los suficientes puertos especializados para los diferentes tipos de carga que se debería estar en la capacidad de recibir. A diferencia de los otros puertos alrededor del mundo.

Sin embargo al realizarse el traslado del Puerto significaría un incremento en costos y tiempo en la cadena de valor. Trasladar los contenedores que actualmente los importadores y/o exportadores mueven implicaría que los costos podrían verse triplicados.

El traslado demandaría el cambio de las terminales privadas que prestan servicios portuarios en Guayaquil. Dentro de los más relevantes son:

#### **3.2.1.1. Contecon**

Terminal de contenedores y de multipropósito que inicio actividades desde el 2007 luego de la concesión que le fue adjudicada.

#### **Infraestructura y Equipamento**

- 4 sitios para buques portacontenedores (700 m)
- 5 sitios para carga multipropósito (925 m)
- 1 sitio para embarcaciones auxiliares (90 m)
- Cuenta con 5 grúas pórtico y 3 grúas móviles.

- 23 Rubber Tyred, 10 Reach-stackers, 6 slide lifters, 40 fork – lift, 37 camiones y 45 trailers + 6 dollies

Es considerado el mejor terminal portuario del Ecuador debido a su capacidad e infraestructura tecnológica en cuanto a operatividad, procesos y seguridad. Meses atrás presento una disminución en cuanto al volumen de recepción de cargas debido a que uno de sus grandes contratos haya finalizado y la licitación se le fue otorgada a la Terminal Portuaria INARPI TPG.

Estos cambios han ocasionado malestar a los usuarios que percibían el excelente servicio a las prestaciones del manejo de la carga que brinda CONTECON.

### **3.2.1.2. Terminal Portuario de Guayaquil (TPG)**

También conocido como INARPI, esta terminal se encarga exclusivamente de carga LCL y FCL. Actualmente su infraestructura no abastece completamente las necesidades que se requieren para el manejo de la carga.

#### **Infraestructura y Equipamento**

- Capacidad anual de almacenaje 327.000 contenedores.
- 2 atracaderos para carga general
- Calado: 12 metros con marea baja
- 2 Grúas pórtico Granty, 2 grúas móviles
- 7 Grúas telescópicas porta contenedores

Este año se le adjudicó un contrato con el que el volumen de carga ha incrementado por lo que su capacidad de reacción junto con su infraestructura no es la suficiente. Esto ha presentado malestar tanto para los importadores y exportadores como

para los Agentes de Aduana y consolidadores de carga. Las demoras en despachos han sido notorias por las reformas que están realizando en su infraestructura.

INARPI está realizando un dragado en su canal de acceso que le permitirá recibir buques post-panamax. En su proyecto ha invertido en la compra de dos megagrúas como las que se encuentran en el puerto de Chile en lo que respecta al Océano Pacífico.

De esta manera INARPI brindará las facilidades a sus usuarios de manera más eficiente y efectiva a pesar de los retrasos que se han venido presentando ya que representará un gran avance para el Puerto de Guayaquil.

### **3.2.1.3. Andipuerto Guayaquil**

Es una terminal Dry Bulk y multipropósito. Aquí también opera carga general, acero y contenedores. Es la mayor terminal de gránulos secos en Ecuador.

#### **Infraestructura y Equipamiento**

- 1 atracadero (longitud 150m)
- Calado: 9.75 metros
- Balanza de pesos, elevadores portátiles

### **3.2.1.4. Bananapuerto**

También conocido como NAPORTEC, ubicado en la Isla Trinitaria. Es un terminal multipropósito.

#### **Infraestructura y Características**

- 1 atracadero (longitud de 320m)
- Calado 9.75 metros
- Tipo de carga: banano, madera, productos refrigerados.

### **3.2.1.5.Fertisa**

Terminal portuario multipropósito privado de uso público inaugurado en el 2004, especializado en la recepción de fertilizantes.

#### **Infraestructura**

- Calado 10.5 m
- Capacidad de almacenaje 5,500 TEUS
- 2 grúas Gottwald, 4 reachstackers, 3 básculas, 9 máquinas forklift, 12 plataformas, 300 plug.

Entre otras terminales privadas que tiene el Puerto de Guayaquil se encuentran: Trinipuerto (granos), Industrial Molinera (carga de trigo y avena), QC Terminales Ecuador (Químicos y Petróleo), Ecuagran (Cereales y fertilizantes), Ecuabulk (lubricantes, asfalto y cereales), Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo (minerales al granel).

Debido a las constantes reformas políticas económicas con respecto al comercio exterior se producen diferentes variaciones en cuanto al volumen del transporte vía marítima, alterando la demanda de los diferentes servicios portuarios haciendo que las terminales modifiquen su oferta en cada momento.

El puerto de Guayaquil cuenta con la mayor eficiencia operacional del país por tener el porcentaje más alto en cuanto a naves arribadas y menor estadía de ellas en los muelles.

### **3.2.1.6.Nueva Terminal DP World Posorja**

DP World es quien recibió la concesión de 50 años para construir y operar el primer puerto de aguas profundas en Ecuador. Esta inversión se divide en dos fases y su primera fase, dio inicio con la construcción en julio del 2017 y se estipula finalice en el 2019. El nuevo puerto colocará al Ecuador a la par con el crecimiento portuario que se está desarrollando en la región y el mundo, potenciando la competitividad del país con el comercio mundial.

#### **Infraestructura:**

##### **Fase 1**

- Muelle de 400 metros
- 750,000 TEU capacidad anual
- 4 Quay Cranes
- 15 RTG
- Carretera de 20 km que conecta la terminal con la red principal de autopistas, que permitirá una vía de acceso expedito, ordenado y seguro al puerto.
- Canal con 16 m de profundidad y 21 millas náuticas de longitud.

### **3.2.2. Terminales Aeroportuarias de Guayaquil:**

Guayaquil cuenta con una terminal aeroportuaria situada en el norte de la ciudad donde recibe a miles de turistas y carga internacional diariamente de diferentes partes del mundo.

Terminal de Cargas del Ecuador (TCE) es una de las terminales de carga más modernas de América Latina. Cuenta con el respaldo técnico y financiero de Corporación América a través de sus empresas Terminal de Carga de Uruguay (TCU) y Terminal de Carga Argentina (TCA).



El TCE en conjunto con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador administra la Zona de Distribución y el área de Courier en el aeropuerto José Joaquín de Olmedo y está calificada como Almacén Temporal Aduanero, brindando soluciones para EL Tránsito Internacional (trasbordo) y Almacenes Especiales.

El TCE funciona como zona de distribución donde tiene la capacidad de receptor la carga, despaletizarla, notificar novedades respecto al ingreso de la carga, para luego ser trasladada a cualquier de los depósitos temporales dentro de la zona aérea o se quede en el Depósito Temporal TCE.

TCE es el Depósito temporal más grande y moderno de la ciudad que tiene espacios para almacenar mercancías valoradas, peligrosas y refrigeradas de ser el caso.

Al tener una gran infraestructura cuenta con 12 muelles para el despacho de la carga con estrictas medidas de seguridad. Dentro del edificio TCE se encuentran las oficinas administrativas de los funcionarios del SENA E lo que permite que los tramites sean ágiles y faciliten la salida de la mercancía.

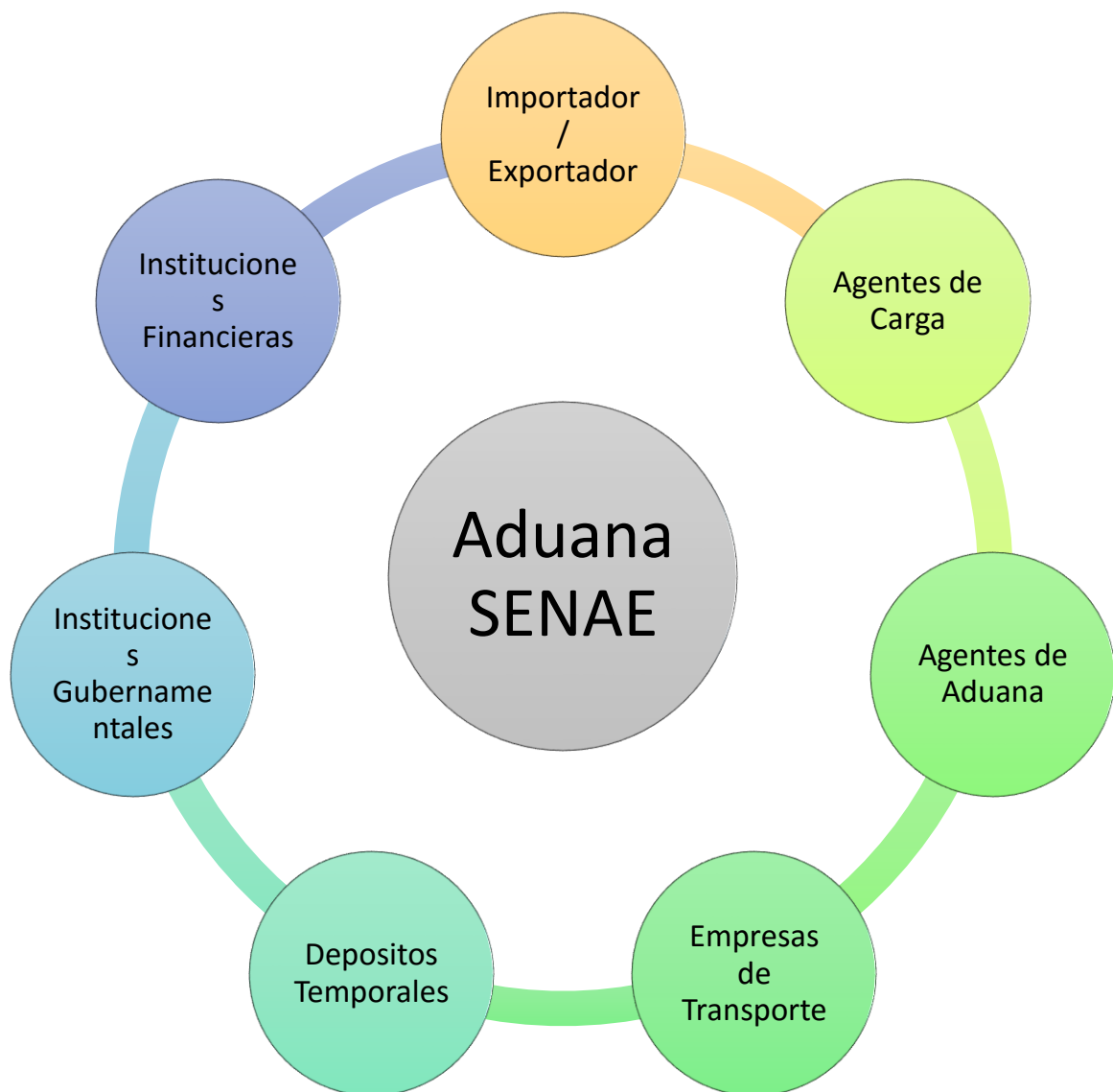
Cuando el importador dentro del Sistema Portuario no ha designado su Terminal aérea de preferencia está será distribuida a la terminal que estuvo de turno al momento de la recepción de la carga. Las cuales pueden ser Cargo Service o Intercarga que a diferencia del TCE no prestan las facilidades necesarias para la internación y despacho de la carga por no contar con el mismo equipo tecnológico.

Las instalaciones del TCE además del depósito temporal tienen los servicios de depósito simple y depósito comercial público.

### 3.3. Operadores de Comercio Exterior (OCE)

Se catalogan como OCE a las personas naturales o jurídicas que ejercen actividades de forma directa dentro de la cadena logística del comercio exterior previstos por la ley.

#### Miembros de la cadena logística del Comercio Exterior



*Ilustración 1: Actores de la Cadena Logística Aduanera*

### **3.3.1. Importadores**

En el Ecuador son considerados importadores las personas naturales o jurídicas que cuenten con una firma electrónica y se encuentren registrados ante aduana como tal a través del sistema ECUAPASS.

Para que puedan ingresar mercancías de origen extranjeras al país cumpliendo con la normativa y obligación aduanera dependiendo del régimen de importación con el que desee ingresar.

Existen 7 regímenes de importación en el país que son: (Ecuador)

- Importación para el Consumo (Art. 147 COPCI)
- Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado (Art. 148 COPCI)
- Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo (Art. 149 COPCI)
- Reposición de Mercancías con Franquicia Arancelaria (Art. 150 COPCI)
- Transformación bajo control Aduanero (Art. 151 COPCI)
- Depósito Aduanero (Art. 152 COPCI)
- Reimportación en el mismo estado (Art. 153 COPCI)

Para cumplir con todo el proceso de importación en el Ecuador se debe contar con la firma de un Agente Afianzado de Aduana.

## **Logística del Importador en origen**

El importador realiza la selección del proveedor en el país donde desea realizar la compra del producto que va a comercializar o a utilizar como materia prima.

Establece el contrato de compra, termino de negociación (INCOTERM), formas de pago y fechas de embarque. Dependiendo del tipo de carga, embalaje y como será despachado el importador realiza solicitudes de cotización en cuanto a tarifas de flete, gastos locales, garantías en casos de contenedores.

Cuando el importador toma la decisión del agente de carga con quien desea embarcar, realiza el envío del formato de instrucción de embarque que cada gente o naviera tiene asignado junto con la lista de empaque.

Junto con las instrucciones de embarque envía los datos del shipper y contacto de la persona encargada de realizar la entrega de la carga o indicar donde deberá ser recogida en casos de que el término sea EXW. Así mismo se le comunica al shipper quien será el encargado de transportar la carga hasta destino (Guayaquil).

Con las diferentes barreras que se han colocado a las importaciones tanto cualitativas como cuantitativas existió una reducción en el volumen de importaciones que han representado incrementos en los costos que se ven transferidos al consumidor final.

En la actualidad existen una gran cantidad de partidas arancelarias que se encuentran restringidas por entidades públicas que exigen el cumplimiento de diferentes normas. Esto con el fin de precautelar la producción nacional; sin embargo estos documentos solo son exigibles a los productos que quieren ingresar al país permitiendo que la producción nacional no tenga el mismo nivel en cuanto a calidad. Sin olvidar que muchos de los productos normados no son producidos en el Ecuador.

Esto afecta gravemente a los importadores pequeños y grandes por los tiempos de proceso y certificados que se deben presentar a cada una de las entidades.

El primero de junio del presente año se eliminaron las salvaguardas impuestas a la mayoría del arancel ecuatoriano aproximadamente 2800 partidas. Esta restricción impositiva entro en vigencia en el 2015 y tendría la duración de 15 meses. Con el fin de salvaguardar la balanza de pagos.

Cuando la restricción estaba por terminar de acuerdo al periodo establecido en abril del año 2016 un terremoto golpeo al Ecuador ocasionando grandes pérdidas. Por lo que el Presidente tomó la decisión de mantener por un año más la sobretasa arancelaria que se venía pagando.

### **3.3.2. Exportadores**

Son aquellas personas naturales o jurídicas que realizan la venta de bienes producidos o que han sufrido algún proceso de transformación en el país de origen exportándolo a otro país donde será comercializado.

La exportación permite la salida definitiva de mercancías así mismo debe contar con una firma electrónica y estar debidamente registrado en Ecuapass para realizar el proceso de exportación no es necesario hacerlo a través de una Agente de Aduana ya que SENA E a través de la plataforma sistemática brinda las facilidades para que el exportar transmita su propia Declaración Aduanera de Exportación (DAE). Con la finalidad de impulsar la matriz productiva.

### **Proceso de Exportación**

Se inicia con la transmisión electrónica de una Declaración Aduanera de Exportación (DAE) en el nuevo sistema ECUAPASS, la misma que podrá ser

acompañado ante una factura o proforma y documentación con la que se cuente previo al embarque, dicha declaración no es una simple intención de embarque sino una declaración que crea un vínculo legal y obligaciones a cumplir con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por parte del exportador o declarante.

**Los datos que se consignarán en la DAE son:**

- Del exportador o declarante
- Descripción de mercancía por ítem de factura
- Datos del consignante
- Destino de la carga
- Cantidades
- Peso; y demás datos relativos a la mercancía.

Los documentos digitales que acompañan a la DAE a través del ECUAPASS son:

- Factura comercial original.
- Autorizaciones previas (cuando el caso lo amerite).
- Certificado de Origen electrónico (cuando el caso lo amerite)

Una vez aceptada la DAE, la mercancía ingresa a Zona Primaria del distrito en donde se embarca, producto de lo cual el depósito temporal la registra y almacena previo a su exportación.

Al exportar se le notificará el canal de aforo asignado, los mismos que pueden ser:

- Aforo Automático
- Aforo Documental
- Aforo Físico Intrusivo

Cuando la DAE tenga canal de Aforo Automático, la autorización de salida, entendiéndose con ello la autorización para que se embarque la mercancía, será automática al momento del ingreso de la carga a los depósitos temporales o zonas primarias.

Cuando la DAE tenga canal de Aforo Documental se designará al funcionario a cargo del trámite, al momento del ingreso de la carga al depósito temporal o zona primaria, luego de lo cual procederá a la revisión de los datos electrónicos y documentación digitalizada; y procederá al cierre si no existieren novedades. Es preciso indicar que en caso de existir una observación al trámite, será registrada mediante el esquema de notificación electrónico. Una vez cerrada la DAE cambiará su estado a salida autorizada y la carga podrá ser embarcada

Cuando la DAE tenga canal de Aforo Físico Intrusivo se procede según lo descrito en el punto anterior y adicionalmente se realiza una inspección física de la carga corroborándola con la documentación electrónica y digitalizada enviada en la DAE.

### **3.3.3. Agente de Carga**

El agente de carga es el principal intermediario para transportar la mercancía desde el lugar de origen hasta el destino de la carga.

Es considerado como transportador que coordina y gestiona el embarque de la carga tanto nacional como internacionalmente. Este debe estar en capacidad de poder indicar el Shipper y Consignee de la carga.

Ofrece una solución logística integral al importador y/o exportador y no se limita por la ubicación geográfica, peso, dimensión y tipo de la carga que debe transportar.

### **Operaciones que realiza:**

Consolidación de Carga: es capaz de reunir las cargas de diferentes importadores y/o exportadores dentro de un solo contenedor que viajen al mismo destino y el flete internacional es repartido para los que comparten la unidad.

Desconsolidación de carga: En destino se encarga de separar las cargas que llegaron en el contenedor.

Emisión del conocimiento de embarque: es responsable de emitir el documento de transporte ya sea si fue embarcado vía aérea o marítima. El documento cumple con la función de certificar la pertenencia de la carga a nombre del consignatario. El documento de transporte es un requisito indispensable para poder nacionalizar la mercancía.

Agente de carga en origen: puede tener sede en diferentes países alrededor del mundo o requerir subcontratar los servicios de un agente ya establecido con los que debe coordinar el retiro de la carga desde las bodegas del proveedor o el lugar pactado dependiendo del Incoterm negociado.

Selección del Medio de Transporte: separa el espacio en las líneas navieras o líneas aéreas para que la carga pueda ser transportada a su lugar de destino de acuerdo a las fechas que el importador y/o exportador requiera.

Ingreso del Manifiesto de Carga: el agente de carga es el encargado de recibir la mercancía cuando ingresa al almacén temporal, contar los bultos recibidos que detalla el conocimiento de embarque, verificando pesos para posteriormente ingresar los datos al portal del SENA.

El agente de carga es la persona responsable de la mercancía del importador desde el momento en que la recibe en origen hasta que el manifiesto electrónico es ingresado en la aduana de destino. Tiene que tener estricto cuidado con el manipuleo del embarque,



realizando el correcto embalaje. De existir algún siniestro de la carga en el medio de transporte no es responsabilidad del agente de carga por ser un factor externo que no está en su poder controlar. Es por ese motivo que siempre es aconsejable tomar un seguro que cubra daños o pérdidas desde el embarque de la carga.

#### **3.3.4. Agente de Aduana**

Persona natural o jurídica que asesora y gestiona despachos aduaneros a importadores, exportadores, empresas y personas que están en el entorno del comercio exterior.

El agente de aduana es un representante del importador y/o exportador ante el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, presenta las respectivas declaraciones aduaneras que permite extraer las mercancías del poder de la Aduana.

De tener la formación necesaria que le permita convertirse en un instrumento de ayuda ante las diferentes situaciones o consultas que se suscitan en el día a día.

Para que el Agente de Aduana pueda presentar una declaración debe contar con los siguientes documentos originales:

1. Conocimiento de Embarque (BL – Guía Aérea – Carta de Porte)
2. Factura Comercial
3. Póliza de Seguros
4. Documento de Control Previo (en caso de que el producto lo requiera)

La ley en Ecuador manda que el Agente Afianzado de Aduana debe resguardar los documentos originales en archivos físicos y electrónicos de cada declaración aduanera presentada hasta 5 años posteriores.

Aduana está en la potestad de realizar controles posteriores a mercancías que ya hubieren salido de aduana, pudiendo realizar rectificaciones tributarias. Es por esto que

una de las obligaciones del Agente de Aduana es la correcta aplicación de la subpartida arancelaria de acuerdo a las características del producto.

### **Procedimiento para realizar las Declaraciones Aduaneras de Importación**

El importador envía inicialmente documentos para trámite vía electrónica, para revisión por parte del Ejecutivo asignado.

El Ejecutivo indicará a su vez de alguna novedad o solicitará documento si faltare hasta recepción de documentos originales.

Cuando se realiza la recepción de los originales se revisa documentos y estos deben ser exactos a los enviados electrónicamente.

En caso de tener que poner visto bueno y/o tramitar cartas de salida, se solicitan los valores que deben ser cancelados al agente de carga o línea naviera para que los documentos de embarque queden liberados.

El Ejecutivo elabora la Declaración Andina de Valor (DAV) y realiza una pre-liquidación en el portal de la SENAE (Ecuapass) y envía electrónicamente al importador para su aprobación. Una vez confirme el importador la aceptación de los valores en aduana y tributos que deberá cancelar, el ejecutivo procede a la transmisión en firme en el Ecuapass con su token (firma electrónica); para luego pasar documentos originales para última revisión al Agente de Aduana quien debe aprobar con su firma electrónica lo realizado por el Ejecutivo, una vez transmitido, se alerta al cliente el canal de aforo.

Si el tipo de aforo es Automático, se envía la liquidación al cliente para que proceda al pago de los aranceles, una vez pagada, se procede a la facturación para pago de bodegajes en los diferentes módulos portuarios para salir.

Si el tipo de aforo es Documental, se envía igualmente la liquidación al cliente, se espera a que el comprobador cierre el trámite y se procede a facturar bodegaje para luego salir con la carga.

Si el tipo de aforo es Físico, una vez que el cliente pague los aranceles, se espera a que el comprobador asigne el día y la hora para el aforo; el Auxiliar procede con la revisión de la carga con el delegado de aduana asignado; de no haber novedades el comprobador cierra el trámite, caso contrario lo observa, y el importador tiene que presentar los justificativos solicitados para descartar esta observación, una vez realizado este paso si el delegado de aduana considera todo en orden, cierra el trámite y se procede a cancelar los bodegajes para salir con la carga.

La facturación en los diferentes depósitos temporales donde se encuentre la mercancía de los clientes será única y exclusivamente realizada por el Agente de Aduana y/o sus Auxiliares.

La coordinación de salida de la carga será previa instrucción vía correo electrónico del Importador al Agente de Aduana.

### **Logística del despacho de la carga hasta bodegas**

- Cuando el vehículo ingrese a cargar a los diferentes módulos portuarios, el Auxiliar de Aduana designado entrega la guía de remisión al transportista, documento habilitante para movimiento y circulación de la carga.
- En todos los casos, el Jefe de Operaciones o, el Auxiliar designado deben estar físicamente en báscula con los documentos de salida y su credencial.
- Si el caso aplica, solicitará la presencia física del ajustador de seguro en báscula y el que lo recibe fuera de báscula para custodia pasiva.

- Para entregar la unidad una vez salida del recinto portuario, Auxiliar, custodia pasiva y custodia armada proceden a la revisión de sellos y a la colocación de dispositivo de rastreo satelital previo a la movilización de la carga a las bodegas del cliente.
- Una vez llegada la carga a su destino, se retira el dispositivo y se notifica la apertura.
- Cuando el caso amerite, se realizará la custodia pasiva para asegurar la integridad de la carga.

### **3.3.5. Depósitos Temporales**

Lugares autorizados por aduana para que descarguen mercancías y puedan permanecer bajo vigilancia aduanera durante 20 hábiles sin que se haya presentado una declaración aduanera, posterior a este tiempo estipulado por la ley la carga será declarada en abandono tácito.

Los depósitos están aptos para recibir cualquier tipo de carga que todavía no tenga asignado un régimen aduanero.

Las mercancías explosivas, corrosivas o radioactivas solo se pueden descargar en el depósito cuando cuenten con las autorizaciones previas de las autoridades competentes en la materia, para esto también el depósito debe contar con zonas apropiadas para su almacenaje.

Dentro de los depósitos temporales se pueden realizar diferentes acciones referentes a la carga siempre que se cuente con la supervisión de la autoridad aduanera.

Los servicios son:

- Inspecciones Previas
- Re-pesaje, reconocimiento del volumen de la carga
- Re estiba de la carga
- Separaciones de mercancías
- Destrucciones
- Consolidación o desconsolidación
- Re etiquetado
- Extracción de muestras

En el segundo capítulo de la memoria se detalló los diferentes depósitos temporales tanto marítimos como aéreos que se encuentran ubicados en la ciudad de Guayaquil.

Cada depósito cuenta con gran cantidad de personas que trabajan tanto operativa como administrativamente para que las actividades que se desarrollan dentro de los patios se encuentren dentro de las normas de seguridad requeridas. Muchos depósitos tienen certificaciones y acreditaciones internacionales lo que le brinda mayor confianza al importador y/o exportado que contraten los servicios.

Las rutas de acceso a los depósitos actualmente son las adecuadas ya que el puerto y el aeropuerto se encuentran conectadas por el camino de la periferia de la ciudad. Esto ha causado que existe mayor señalización, luminaria y controles que favorecen al transporte de la carga, así también a los diferentes miembros de la cadena logística aduanera que necesita movilizarse de un extremo de la ciudad al otro para cumplir con los aforos, inspecciones o salidas que tengan programadas. El tiempo aproximado de movilización de un depósito a otro es de 10 a 15 minutos.

### **3.3.6. Instituciones Gubernamentales y Financieras**

Las instituciones gubernamentales y financieras cumplen un rol importante en la cadena logística aduanera ya que permiten que el ciclo de la importación y/o exportación se cierre.

Existen diferentes instituciones financieras dentro de la zona portuaria y aeroportuaria que se encargan de la recaudación de impuestos una vez que la liquidación aduanera es generada. Se encuentran enlazados al portal de la aduana y registran los pagos de forma automática reconociendo el RUC del importador y el número de la liquidación.

Lo mismo sucede con los pagos de las tasas de control que emite la VUE cuando se requiere obtener una licencia previa a la importación.

Desde el 13 de diciembre del 2016 aduana resolvió realizar los cobros por estadía en los depósitos temporales a través de liquidaciones que aduana recaudará. Los bancos efectúan la recaudación con un costo por transacción que oscila entre \$0.51 dependiendo de la entidad bancaria, con el fin de tener mayor control sobre las tarifas y pagos que recibe cada depósito temporal.

Las instituciones gubernamentales son consideradas parte de la cadena debido a que son los encargados de emitir las licencias, certificados previo a las importaciones que es de presentación obligatoria dependiendo del tipo de producto. También son las encargadas de regular y promulgar nuevas resoluciones que se realicen al código de producción.

La entidad encargada de emitir las resoluciones que afectan directamente a las operaciones de la cadena logística aduanera es el Comité de Comercio Exterior (COMEX) formado por diferentes ministerios ecuatorianos.

El Decreto Ejecutivo No 25 reestructura al Comité de Comercio Exterior (COMEX) y define como miembros a los titulares o delegados de las siguientes entidades:

- Ministerio de Comercio Exterior, quien lo preside;
- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca;
- Ministerio de Industrias y Productividad;
- Ministerio de Economía y Finanzas;
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo

Adicionalmente, formaran parte del COMEX, con voz, pero sin derecho a voto, las siguientes entidades:

- Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad;
- Ministerio Coordinador de la Política Económica;
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador y,
- Las demás instituciones que determine el Presidente de la República mediante Decreto Ejecutivo.

### **3.3.7. Miembros que aportan de forma indirecta:**

#### **Aseguradoras**

Los principales miembros de la cadena aconsejan que la carga que es importada o exportada se encuentre cubierta con una póliza contra todo riesgo. Donde la compañía aseguradora asume los daños y pérdidas de los objetos transportados dependiendo de la vía por la que viaje.

En el marco legal no existe una obligación para el exportador o importador a tomar una póliza de seguro. Hay muchas ocasiones en las que el importador por desconocimiento no asegura su carga pero en la ley si se establece que se debe realizar el cálculo de 1% de seguro del valor de la carga para efectos tributarios al momento de la declaración aduanera.

## **Estibadores**

Fuera del recinto portuario hay personas que ofrecen sus servicios para la descarga y carga de mercancías cuando el transporte llega a las bodegas del importador, gente que vive gracias a los trabajos que le salen durante el día.

En el Ecuador no existen muchas empresas que ofrezcan este servicio de manera profesional y las que si lo ofrecen tienen una tarifa más alta. Por ese motivo muchas de las empresas prefieren realizar las contrataciones directas con los estibadores que pasan por las afueras de la zona de carga. Lastimosamente en el Ecuador no existe la cultura de seguridad que ayuda a precautelar la integridad física de las personas que trabajan descargando las mercancías.



**Capitulo IV: Rutas Marítimas y Operadores  
Logísticos de España**

#### 4.1. Frecuencia de Rutas Clientes Grupo RV

Se realizó un análisis de los embarques que realizan los clientes del Grupo RV, con respecto a las importaciones.

En la recolección de datos se solicitó, pesos, tipo de unidad de carga, origen y destino. Como dato adicional se solicitó el costo del flete pagado; dato que se utilizará como referente informativo.

La información con la que se trabajará es la correspondiente a dos meses, de acuerdo a los despachos que realiza la agencia aduanal del Grupo RV.

##### 4.1.1. Frecuencia de Rutas Aéreas

CLIENTE	ORIGEN	# DE BULTOS	PESO	TIPO DE MERCANCIA
EMPRESA VOLVO	BELGICA	4	83.5	REPUESTOS ATLAS COPCO
EMPRESA VOLVO	SUECIA	1	104.04	REPUESTOS EPIROC
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2	34.48	RESPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	SUECIA	5	549	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	1	162	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	PAISES BAJOS		142.5	CANULAS-CATHETER-INDUCTORES
EMPRESA PACIF	ESTADOS UNIDOS	1	54	REPUESTOS PARA AIRE
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	98.5	REPUESTO PARA RESONANCIA MAGNETICA
EMPRESA VOLVO	SUECIA	5	549	REPUESTOS SDLG
EMPRESA EOS	CHINA	25	196	ELECTROCARDIOGRAFO
EMPRESA VOLVO	FRANCE	1	34	REPUESTO MANITOU
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	15	255	INDICADORES - KIT PRESION - MANIFOLD
EMPRESA VOLVO	SUECIA	1	114.9	REPUESTOS EPIROC
EMPRESA GRUPO	ESTADOS UNIDOS	3	21.77	CABEZALES / HANDHELDS

EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	1	159	TABLETAS
EMPRESA S21	HONGKONG	1	37	CELULARES
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	2	80	CELULARES
EMPRESA VOLVO	KOREA	1	30	RESPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	2.31	REPUESTOS MEDICOS
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	3	28.5	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA ELECTRONICS	PANAMA	36	755	REPUESTOS
EMPRESA ALL	ITALIA	1	444	MOLDE PARA MAQUINA DE SOPLADO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	3	48	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	1	58	CELULARES
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	1	43	CELULARES
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	2	9.5	TRANSDUCTOR PARA EQUIPO ULTRASONIDO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	1	98	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	1	77.6	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	PAISES BAJOS	2	6.35	VALVULAS
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	2	24.67	CATHETER
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	2.27	TRANSDUCTOR PARA EQUIPO DE ULTRASONIDO
EMPRESA ALL	ITALIA	1	444	MOLDE PARA MAQUINA DE SOPLADO
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	27.78	TUBO DE RAYOS
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	4	109	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	1.5	TRANSDUCTOR
EMPRESA VOLVO	FRANCIA	4	30.44	FILTROS Y JUEGO DE JUNTAS
EMPRESA EOS	PAISES BAJOS	2	16.54	LEADS CATHETERS
EMPRESA ELECTRONICS	PANAMA	1	15	CELULARES
EMPRESA GRUPO	ESTADOS UNIDOS	1	4.54	HANDHELDS

EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	2	453	EQUIPO DE COMPUTO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	2	108	EQUIPO DE COMPUTO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	2	253	EQUIPO DE COMPUTO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	2	129	EQUIPO DE COMPUTO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	2	42.5	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2	21	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	BRASIL	1	132.5	CALENTADOR DE SANGRE
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	2	152	TUBULADORAS - STENT - BIO CONSOLA
EMPRESA ECUX	BRASIL	2	56	BARNIZ
EMPRESA EOS	ALEMANIA	1	2.06	CABLE-USB
EMPRESA AGRO	ALEMANIA	3	120	REPUESTOS AGRICOLAS
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	126.5	TUBO DE RAYOS X
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	11.38	MONITOR/ EMPAQUES
EMPRESA GRUPO	GRAN BRETAGNA	7	231.5	IMPRESORAS/ REPUESTOS
EMPRESA PACIF	ESTADOS UNIDOS	7	150.5	REPUESTOS CAT
EMPRESA VOLVO	FRANCIA	3	124.5	REPUESTOS MANITOU
EMPRESA RC	ESTADOS UNIDOS	4	61.5	REPUESTOS BOBCAT
EMPRESA EOS	ALEMANIA	2	152	CABEZAL TERMICO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	1	106	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	3	40	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	2	7	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2	144.9	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA RC	ESTADOS UNIDOS	10	93	REPUESTOS VARIOS
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	3	122	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	3	27	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	5	154	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	4	166.5	REPUESTOS VOLVO

EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	4	324.5	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	6	50.16	CANNULAS - GUIAS - CATHETER - INTRODUCORES
EMPRESA EOS	JAPON	15	192.1	ACCESORIOS DE EQUIPO MEDICO
EMPRESA METRO	ESTADOS UNIDOS	8	505.5	REPUESTOS MERCURY MARINE
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	4.94	REPUESTOS MEDICOS
EMPRESA GRUPO	ESTADOS UNIDOS	1	128.82	ETIQUETAS Y SUS PARTES
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	6.8	TRANSDUCTOR
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	5	192	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	PAISES BAJOS	11	4112.3	TOMOGRAFO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	1	230	FILTROS
EMPRESA RC	ESTADOS UNIDOS	6	274.88	REPUESTOS VARIOS
EMPRESA EOS	PAISES BAJOS	6	54.5	CATHETER - STENT - MARCAPASOS
EMPRESA VOLVO	BELGICA	6	15.78	REPUESTOS ALTLAS COPCO
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	3	REPUESTOS MEDICOS
EMPRESA METRO	ESTADOS UNIDOS	2	193.5	REPUESTOS MARINOS
EMPRESA EOS	JAPON	1	9.18	ELECTRODOS
EMPRESA S21	HONG KONG	208	1314	TABLETAS
EMPRESA S21	CHINA	4	1084	PORTABLES
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	2	27	REPUESTOS MEDICOS
EMPRESA EOS	ESTADOS UNIDOS	1	7.66	REPUESTOS MEDICOS

Tabla 1: Frecuencia de Rutas Aéreas y mercancías

Elaboración propia

#### 4.1.2. Frecuencia de Rutas Marítimas

EMPRESA	PAIS	PESO KGS	TIPO DE MERCANCIA
EMPRESA S21	CHINA	8119	TABLETAS
EMPRESA S21	CHINA	11016	LAVADORA - SECADORA
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	213	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	7220	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA RC	COLOMBIA	4517	EQUIPO DE BOMBEO AXIAL (REGIMEN ESPECIAL CON REFRENDO PRECEDENTE)
EMPRESA BMW	ESTADOS UNIDOS	4210	DOS VEHICULOS
EMPRESA BMW	ESTADOS UNIDOS	1695	1 VEHICULO
EMPRESA BMW	ESTADOS UNIDOS	1790	1 VEHICULO
EMPRESA BMW	ESTADOS UNIDOS	2100	1 VEHICULO
EMPRESA BMW	ESTADOS UNIDOS	1695	1 VEHICULO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	11920.86	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA S21	MEXICO	15606	LAVADORAS
EMPRESA AGRO	BRASIL	964.53	REPUESTOS AGRICOLAS
EMPRESA ACERO	CHINA	426475	PLANCHAS GALVANIZADAS
EMPRESA ABC	CHINA	23600	PLANCHAS Y BOBINAS DE ALUMINIO
EMPRESA ABC	CHINA	48700	
EMPRESA GRUPO	PERU	9350	FILMS
EMPRESA GRUPO	CHILE	8060	CINTAS DECORATIVAS
EMPRESA JC	CHINA	7688.96	PARLANTES
EMPRESA COLOR S.A.	CHINA	91291	TEJIDOS DE ALGODÓN
EMPRESA COLOR S.A.	CHINA	2096.5	TEJIDOS DE HILADOS DE FILAMENTOS SINTÉTICOS
EMPRESA GRUPO	CHINA	4662.38	PAPEL CONTACT
EMPRESA VOLVO	SUECIA	40	MANGUERA SUCCION
EMPRESA ABC	ESPAÑA	1055	VIGAS
EMPRESA ABC	CHINA	162.12	HIERRO GALVANIZADO
EMPRESA ABC	CHINA	168.01	PLANCHAS DE ACERO LAMINADAS AL CALIENTE
EMPRESA VOLVO	FRANCIA	13488	EXCAVADORAS
EMPRESA GRUPO	CHINA	891	PLUMAS / BOAS
EMPRESA JC	CHINA	5220	REFRIGERADORA

EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	12407.57	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA S21	CHINA	10550.2	ACCESORIOS
EMPRESA S21	CHINA	9936	REFRIGERADORA
ECUADOR OVERSEAS	ESTADOS UNIDOS	5830	GRANULOS DE ABSORCION
EMPRESA BMW	BELGICA	1475	VEHICULO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2625	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	8874.08	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	11004	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA S21	CHINA	8965	REFRIGERADORA
EMPRESA S21	TAILANDIA	5400	LAVADORAS
EMPRESA S21	CHINA	6391.3	TABLETAS
EMPRESA VOLVO	FRANCIA	18.491	EXCAVADORAS
EMPRESA S21	CHINA	1321.1	MOCHILAS
EMPRESA ELECTRONICS	KOREA	665	DISPLAY
EMPRESA AGRO	ESPAÑA	785	RODAMIENTOS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	6673.2	TELEVISORES
EMPRESA JC	CHINA	19476	REFRIGERADORA
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2618.904	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	952	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA TEJI	CHINA	5632	HILOS DE POLIESTER
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	10760	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA IMP	CHINA	22400	PLANCHAS - HOJAS DE ACERO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	8640.93	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA EOS	PANAMA	2121.2	MEDIOS DE CONTRASTE Y JERINGAS
EMPRESA EOS	PAISES BAJOS	4115.4	TOMOGRAFO Y SUS COMPONENTES
EMPRESA AR	BRASIL	745.74	KIMONOS
EMPRESA EOS	CHILE	299	ACCESORIOS PARA BLINDAJE ELECTROMAGNETICO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	8547	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	14173.85	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS

EMPRESA EOS	PAISES BAJOS	4897.2	RESONANCIA MAGNETICA
EMPRESA GRUPO	PERU	10770	FILMS ALIMENTOS ETIQUETAS ALUMINIO
EMPRESA S21	CHINA	9420	AIRES
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	7659.81	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA JC	CHINA	14400	REFRIGERADORA
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	9504.12	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA AGRO	LONDRES	4117	RESPUESTOS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	10786.43	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA PAN	ESTADOS UNIDOS	7573.63	FILTROS Y RESPUESTOS
EMPRESA PAN	ESTADOS UNIDOS	1779.9	REPUESTOS FEDERAL MOGUL
EMPRESA ACERO	ESPAÑA	180127	PERFILES DE ACERO
EMPRESA MLM	BELGICA	7963.9	TINTAS Y PIGMENTOS
EMPRESA ACERO	CHINA	132658	PLANCHAS DE ACERO
EMPRESA ACERO	INDIA	24598	BARRAS DE REDONDAS DE ACERO
EMPRESA EOS	BELGICA	2042	IMPRESORAS DE GRADO MEDICO
EMPRESA JC	CHINA	14400	REFRIGERADORA
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	13683.52	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS
EMPRESA BMW	ESTADOS UNIDOS	2105	VEHICULO
EMPRESA MNT	ESTADOS UNIDOS	17236.5	RETROEXCAVADORA
EMPRESA VOLVO	FRANCIA	24830	EXCAVADORA HIDRAULICA
EMPRESA VOLVO	CHINA	38300	EXCAVADORA HIDRAULICA
EMPRESA VOLVO	CHINA	43600	EXCAVADORA HIDRAULICA
EMPRESA ABC	PERU	8140	ANODOS / ZIN
EMPRESA ALL	KOREA	34136	POLIPROPILENO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2575	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA EOS	BELGICA	1320	IMPRESORAS DE GRADO MEDICO
EMPRESA PACIF	ESTADOS UNIDOS	502	BLOQUE DE CILINDROS
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	5557	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA GRUPO	CHINA	17590	FOMI
EMPRESA GRUPO	CHINA	15800	POLIOLEFINA



EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	2929.71	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	BELGICA	269	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA S21	CHINA	6391.3	CASES TABLETAS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	8460.86	EQUIPO DE COMPUTO Y PARTES - VARIOS
EMPRESA VOLVO	BRASIL	22905	EXCAVADORAS
EMPRESA VOLVO	BRASIL	22905	EXCAVADORAS
EMPRESA EOS	BELGICA	9110.9	EQUIPO DE RAYOS X
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	9006.98	EQUIPO DE COMPUTO Y PARTES - VARIOS
EMPRESA S21	CHINA	7711.2	PARLANTES
EMPRESA S21	CHINA	3192	REFRIGERADORA
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	11373.38	EQUIPO DE COMPUTO Y PARTES - VARIOS
EMPRESA GRUPO	PERU	10724.6	FILM ALIMENTOS
EMPRESA VOLVO	CHINA	13180	CARGADORAS FRONTALES
EMPRESA DON	BRASIL	813	REPUESTOS PARA AUTOS
EMPRESA RC	ESTADOS UNIDOS	2875.78	REPUESTOS BOBCAT
EMPRESA VOLVO	BRASIL	6476	COMPRESORES PORTABLES
EMPRESA RC	ALEMANIA	27900	MINIEXCAVADORAS Y CUCHARONES
EMPRESA VOLVO	KOREA	32720	EXCAVADORA
EMPRESA VOLVO	BELGICA	634	REPUESTO VOLVO
EMPRESA EOS	PANAMA	3345	MEDIOS DE CONTRASTE- JERINGAS
EMPRESA BMW	BELGICA	2950	DOS VEHICULOS
EMPRESA BMW	BELGICA	2950	DOS VEHICULOS
EMPRESA BMW	BELGICA	3010	DOS VEHICULOS
EMPRESA BMW	BELGICA	2950	DOS VEHICULOS
EMPRESA BMW	BELGICA	3010	DOS VEHICULOS
EMPRESA ECUX	ESTADOS UNIDOS	4341.33	TINTAS
EMPRESA ECUX	BRASIL	9883	BARNIZ
EMPRESA VOLVO	KOREA	26200	EXCAVADORA
EMPRESA AGRO	BRASIL	5178	REPUESTOS AGRICOLAS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	12191.2	EQUIPO DE COMPUTO Y PARTES - VARIOS
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	10954.26	EQUIPO DE COMPUTO Y PARTES - VARIOS
EMPRESA DON	ALEMANIA	1089	REPUESTOS PARA AUTOS
EMPRESA EOS	MEXICO	1994	EQUIPO DE RAYOS X
EMPRESA JC	COLOMBIA	7840	REFRIGERADORA

EMPRESA S21	MEXICO	15810	LAVADORA
EMPRESA EOS	MEXICO	997	EQUIPO DE RAYOS X
EMPRESA ELECTRONICS	KOREA	226.5	POP PLASTICO
EMPRESA ABC	TURQUIA	50480	PERFILES DE ACERO
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	953	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA RC	ALEMANIA	8600	MINICARGADORA Y MINIEXCAVADORA
EMPRESA METRO	ESTADOS UNIDOS	7223	REPUESTOS MARINOS
EMPRESA METRO	ESTADOS UNIDOS	260	REPUESTOS MARINOS
EMPRESA PAN	ESTADOS UNIDOS	12900	FILTROS
EMPRESA VOLVO	ESTADOS UNIDOS	1006	REPUESTOS VOLVO
EMPRESA VOLVO	FRANCIA	25903	EXCAVADORAS
EMPRESA PAN	ESTADOS UNIDOS	3027	REPUESTOS VARIOS
EMPRESA PAN	ESTADOS UNIDOS	9130	BUJIAS DE ENCENDIDO
EMPRESA S21	ESTADOS UNIDOS	8796.52	EQUIPO DE COMPUTO Y VARIOS

Tabla 2: Frecuencia de Rutas Marítimas y mercancías

Elaboración propia

## 4.2. Análisis de Rutas Frecuentes

### 4.2.1. Embarques Aéreos

En la tabla 3 se aprecia un resumen de la tabla del Anexo 1, donde el país con mayor embarques aéreos del Grupo RV es Estados Unidos con un 50.58%, seguido de Bélgica con un 7.8%, si dentro de la propuesta está la de aliarse con un Operador Logístico en España el cual pertenece a la Comunidad Europea; el porcentaje total por Comunidad Europea es del 29.07%.

Se puede concluir que de los embarques aéreos del Grupo RV predominan Estados Unidos y la Comunidad Europea.

País de Origen	Cantidad de Embarques Aéreos
ALEMANIA	3
BELGICA	7
BRASIL	2
CHINA	2
ESTADOS UNIDOS	50
FRANCIA	3
GRAN BRETAGNA	1
HONG KONG	2
ITALIA	2
JAPON	2
KOREA	1
PAISES BAJOS	5
PANAMA	2
SUECIA	4
<b>Total general</b>	<b>86</b>

Tabla 3: Orígenes y cantidad de embarques aéreos

Elaboración propia

#### 4.2.2. Embarques Marítimos

Analizando la tabla 4 de los embarques marítimos, se puede concluir que Estados Unidos sigue siendo el país de donde proviene la mayor parte de los embarques con un 34.07%, seguido por Asia con un 28.15% y la Comunidad Europea con un 20%

País de Origen	Cantidad de Embarques
ALEMANIA	3
BELGICA	13
BRASIL	8
CHILE	2
CHINA	32

<b>COLOMBIA</b>	2
<b>ESPAÑA</b>	3
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	46
<b>FRANCIA</b>	4
<b>INDIA</b>	1
<b>KOREA</b>	5
<b>LONDRES</b>	1
<b>MEXICO</b>	4
<b>PAISES BAJOS</b>	2
<b>PANAMA</b>	2
<b>PERU</b>	4
<b>SUECIA</b>	1
<b>TAILANDIA</b>	1
<b>TURQUIA</b>	1
<b>Total general</b>	<b>135</b>

*Tabla 4: Orígenes y cantidad de embarques marítimos*

*Elaboración propia*

Luego de revisar los diferentes países de donde embarcan las diferentes cargas del Grupo RV, se concluye que el país con mayor volumen de carga es Estados Unidos. Al tener este resultado, al momento de que se analizó los diferentes Operadores Logísticos de España uno de los factores a tener en cuenta será que dicho Operador tenga oficinas o un corresponsal en los países con mayor volumen.

### **4.3. Análisis de Operadores Logísticos del Exterior en Ecuador**

Actualmente en el Ecuador existen 144 consolidadoras y desconsolidadoras que brindan el servicio a muchos importadores y exportadores, la desventaja que presentan es que la mayor parte de ellos no presentan un servicio integral al llegar a destino. Esto se debe por no contar con los recursos físicos y técnicos que lo habiliten para desarrollar los demás servicios y tienden a la subcontratación.

De ese universo antes mencionado, solo 11 empresas tienen Operadores del exterior de España, pero con residencia distinta de Valencia.

Los Operadores del Exterior que actualmente tienen embarques a Ecuador con consolidadoras locales son:

- IFS INTERNATIONAL FORWARDING S.L
- CARGODEX, S.L

Estos dos Operadores no fueron considerados para el estudio, ya que se plantea realizar negociaciones con un Operador que no tenga Agente de Carga en Ecuador y quiera ampliar la ruta de embarques.

#### **4.4. Operadores Logísticos de España**

Para este análisis, se ha seleccionado a tres Operadores Logísticos de reconocida trayectoria en la ciudad de Valencia, España; y estos son:

##### **4.4.1. GRUPO RAMINATRANS**

Empresa con 30 años de trayectoria en el sector marítimo de España, cuenta con varias delegaciones en diferentes países y tiene una amplia gama de servicios portuarios y aduaneros.

“Grupo Raminatrans, especializado en transporte multimodal (terrestre, marítimo y aéreo) y los depósitos aduaneros, demuestra su liderazgo en el sector posicionándose en zonas estratégicas, dentro del territorio nacional, para garantizar un trabajo rápido y eficiente a lo largo de toda la actividad logística”. (RAMINATRANS)

##### **Servicios Transitarios (Consolidadores de Carga):**

Import/Export Marítimo

Import/Export Aéreo

Import/Export Terrestre

##### **Otros servicios:**

Asesoramiento en Comercio Exterior

Aduanas

Transporte

Logística

RMI cuenta con un almacén propio donde se manipulan, almacenan y distribuyen las mercancías.

**Sedes:**

América:

- Miami
- México

**Europa:**

- 14 delegaciones dentro de España
- 1 delegación en los Países Bálticos

**Asia:**

- 9 oficinas en las principales ciudades Chinas
- India (New Delhi)
- Bangladesh
- Tailandia (Bangkok)
- Malasia (Kuala Lumpur)

#### **4.4.2. BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA**

Boluda Corporación Marítima tiene su origen en 1837 con la creación de Naviera Fos, compañía de transporte marítimo que operaba en puertos del Mediterráneo.

En 1920 se fundó una empresa de remolcadores que prestaba servicio en el puerto de Valencia.

En la década de los 80, la empresa se internacionaliza y diversifica sus actividades para permitirles crecer y convertirla en lo que es hoy, una de las compañías de referencia

en servicios marítimos globales, con presencia en todo el litoral español, Portugal, Francia, Italia, costa occidental de África, Océano Índico y Latino América. (Boluda Corporación Marítima)

### **Servicios**

- Remolcadores
- Transporte Marítimo
- Transporte/Suministro de Combustible
- Terminales Marítimas
- Transitarias
- Otras actividades

### **Sedes**

#### **América**

- Argentina
- México (Remolcadores)
- Paraguay (Transporte Marítimo)
- Perú (Transporte Marítimo)
- Panamá (Remolcadores)
- República Dominicana (Remolcadores)
- Uruguay (Remolcadores)
- Haití (Remolcadores)

#### **Europa**

- Alemania (Remolcadores)
- España (Consignataria, transporte marítimo, remolcadores, transitaria)
- Francia (Remolcadores)
- Italia (Transporte Marítimo)
- Portugal (Transporte Marítimo)

## **África**

- Cabo Verde (Transporte Marítimo)
- Camerún (Remolcadores)
- Costa de Marfil (Remolcadores)
- Marruecos (Transporte marítimo, remolcadores)
- Mauritania (Transporte marítimo)
- Senegal (Remolcadores)
- Togo (Amarre)

### **4.2.3. TIBA GROUP**

TIBA se fundó en 1975 para ofrecer el servicio logístico y aduanero que los clientes del Grupo Romeu demandaban. Desde entonces se ha consolidado como el primer transitario y operador logístico de origen español en el mundo. (TIBA Group)

## **Servicios**

- Agentes de Aduana
- Carga de Proyectos
- Logística, distribución y almacenes
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Transporte Terrestre

## **Sedes:**

### **América**

- Argentina
- Chile
- Cuba
- El Salvador



- Guatemala
- México
- Panamá
- Perú

### **Europa**

- España
- Portugal

### **Asia**

- China
- Hong Kong

### **África**

- Angola
- Argelia
- Cabo Verde
- Mozambique
- Sao Tomé

Luego de realizar el análisis de las rutas de los embarques que maneja el Grupo RV, y que el Operador Logístico debe tener inicialmente son:

1. Estados Unidos
2. Países Asiáticos
3. Países Europeos

Esto es debido a la estrategia de lograr captar la mayor parte de los embarques y direccionarlos a través del Operador Logístico de España a través de un Cross Trade.

De acuerdo a la website y a los datos que se logró conseguir de los tres transitarios elegidos se puede concluir lo siguiente:

1. El Grupo RMI tiene mayor presencia y control de embarques en Asia, Estados Unidos y Europa.
2. Boluda posee mayor presencia a nivel mundial con el Servicio de Remolcadores y Amarres. Tráfico Marítimo en cuanto a las Islas Baleares y Canarias. De acuerdo a lo investigado no se encontró que tenga sedes en Asia ni representante alguno.
3. Tiba Group lidera operaciones en América Central y ciertos países de América del Sur; no se encontró ninguna sede en Estados Unidos o representante.

Se recomienda gestionar alianzas con un Operador Logístico que tenga rutas y sedes en los países o continentes donde se tiene mayor cantidad de embarques; para que el flujo de comunicación para realizar la coordinación de embarques sea más ágil.

## **Capítulo V: Procesos Operativos de la Nueva Transitaria (Consolidadora) en Ecuador**

## **5.1. Generalidades Operativas Nueva Transitaria**

La Transitaria una vez que haya realizado las gestiones con un Operador en el Exterior y a su vez haya obtenido la Licencia de Aduana como Consolidadora de Carga debe estar en capacidad de:

- Brindar información de manera oportuna en todos los procesos de exportación e importación
- Tener presencia en los 5 continentes a través de sus Agentes en el Exterior
- Confiabilidad en el suministro de información
- Personal altamente calificado para coordinar embarques
- Atención personalizada y Comunicación efectiva (entre origen y destino)

Cada proceso de la transitaria puede ser extenso y variado, ya que dependen de la negociación y en qué términos fue cerrada.

El Incoterm, va a determinar quién tiene el poder de decisión respecto a la logística de la mercadería en cuanto al vendedor o comprador. Luego de definir el término de negociación el dueño de la carga o el vendedor puede gestionar el embarque.

Las empresas transitarias son caracterizadas por brindar el servicio de transporte o flete internacional de la carga de importación o exportación.

El importador o exportador puede elegir cualquier medio de transporte de acuerdo al Incoterm seleccionado, según lo antes mencionado.

## **5.2. Registros de Agentes del Exterior:**

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, obliga a las empresas consolidadoras cumplir con los requisitos para el funcionamiento de la compañía, entre ellas está el registro ante la aduana de los agentes de carga del exterior. La Consolidadora en el Ecuador debe de solicitar los respectivos requisitos a los agentes de carga (España) para que procedan con el registro, si se coordina el transporte con un agente no registrado por la consolidadora, la aduana procede a multar por no tener el agente registrado como falta reglamentaria y debe de regularizar su registro otorgándoles un plazo de 30 días calendarios posterior al embarque de la mercancía, si la consolidadora no procede inmediatamente con el registro y siguen nuevamente embarcando más cargas con el agente de exterior no registrado la aduana procede con la multa hasta que realicen el registro.

## **5.3. Tipos de Transporte a contratar:**

### **Transporte aéreo**

Es el medio de transporte más rápido y seguro en cuanto a la transportación de la carga, pero es el más costoso de los transportes. Normalmente este medio es utilizado por mercancías de gran valor y que se necesite transportar pequeñas cantidades.

La tarifa del flete son estacionales y muy variante.

### **Transporte Marítimo**

Es el medio de transportación más económico, y más lento de todo, si se considera el peso y volumen ya que podemos movilizar grandes toneladas de carga. El tiempo de transporte puede variar de acuerdo al destino.

Regularmente puede tomar entre 5 días y medio mes, por el medio de transporte en mención se moviliza contenedores llenos.

La Transitaria en Ecuador, iniciará ofertando los fletes aéreos y marítimos, no se vinculará con los fletes terrestres ya que se debe contar con oficinas en las ciudades fronterizas del país, con el fin de dar más agilidad a los procesos aduaneros.

#### **5.4. Servicios a ofertar:**

##### **5.4.1 Aéreo**

Este servicio de flete es dirigido para los clientes que requieran enviar su carga en el menor tiempo posible.

##### **5.4.2. Importación y Exportación**

Logística necesaria para la importación y exportación de contenedores o carga desconsolidada.

##### **5.4.3. Transporte Interno Origen y Destino y Servicios de Inland**

Transporte terrestre para pick- up de la carga, y entrega de la carga en destino. En Ecuador este servicio será dado por la flota de camiones del Grupo RV, que cuenta con el permiso de operaciones como transportista de carga pesada.

##### **5.4.4. Marítimos: FCL - LCL - RORO - BREAKBULK**

Consolidación de carga suelta LCL, carga de vehículos RORO, contenedores completos FCL y carga suelta voluminosa Breakbulk, es importante indicar que no

importa el estado de la carga de esta última categoría, fresca, seca, refrigerada o congelada. (Express International Freight, 2013).

#### **5.4.5. Manejo de todo tipo de carga**

Todo tipo de carga se refiere a la manipulación necesaria de la mercadería pudiendo ser contenedorizada, fresca, seca, refrigerada o congelada, o carga al granel, carga general entre otras.

#### **5.4.6. Despacho de aduana (origen y destino)**

Se refiere al otorgamiento, verificación, control y entrega de todos los documentos habilitantes los cuales justifica que la carga ha sido entregado al representante o consignatario, esto incluye su gestión y administración, con respecto a la carga general (toneladas) o el control de precintos y el estado del contenedor en el caso de que la carga sea contenedorizada, así como todos los recursos y procesos de actividades que sean necesarios para otorgar los mencionados servicios. (Apuntes Jurídicos, 2016).

#### **5.4.7. Desaduanización de Carga**

Este trámite de aduana se refiere a un proceso de nacionalización de la carga, que fue desembarcada y trasladado a los depósitos temporales aduaneros, por el motivo que se debe de sacar la mercadería o el bien de la aduana en donde se efectuó el trámite de importación, regularmente constan de un plazo máximo en días para la respectiva nacionalización, contados a partir al entrar al área de almacenamiento. (Rodriguez Nava, 2014).

Este servicio será a través del Grupo RV ya que cuenta con las licencias necesarias en Ecuador; en cuanto al servicio en origen quién dará las facilidades será el Operador Logístico con el que se establezca alianza.

## **5.5. Proceso de la Nueva Consolidadora de Carga ante Aduana**

- Se receipta del agente exterior (OL de España) la pre-alerta vía correo electrónico, siendo de vital importancia la recepción desde el departamento de operación o servicio al cliente, donde se notifica si existe no vedad o no con respecto al embarque asignado, de existir novedades se debe notificar de inmediato al agente la novedad y piden clarifiquen con origen nuevamente.
- Si no existe novedad, el departamento de operaciones debe enviar notificación de pre aviso al cliente (importador/exportador) para la revisión documental del documento de embarque, el departamento envía llegada al cliente adjuntando copias de conocimiento de embarque, diferenciando los tránsitos largos y cortos, de 40 horas antes del arribo y 24 horas antes del arribo respectivamente, para embarques aéreos hasta 12 horas posterior al arribo.
- La consolidadora debe realizar la transmisión electrónica por medio de Sistema del ECUAPASS, antes del arribo y revisa que esté debidamente procesada adjuntando el PRINT de respuesta, esa notificación de aceptación se debe esperar luego de enviar la información, de existir novedad se enviará la corrección debida mediante la opción del portal “solicitud de corrección de manifiesto marítimo y aéreo” debe hacerse en el plazo respectivo porque si no se cobra multa estipulada por la SENAE dependiendo el monto facturado.
- Luego de no existir ninguna novedad el operador emite facturas de embarque y, envía a clientes. Una vez cancelados se procede con la entrega de documentación, el cliente firma el acta de entrega y la gerencia autoriza la liberación de pago al proveedor (línea naviera), el departamento envía de manera



electrónica este documento al importador o agente de aduana para que gestione la obtención de carta de salida de naviera, se revisa y se da liquidación a la carpeta operativa.

#### **5.6. Procedimiento de Nuevos Embarques consolidadora Ecuador con Agente de Origen**

A continuación se procede a detallar el esquema del flujograma del proceso de logística de cargas marítimas contenerizadas en la empresa Blue Cargo Ecuador S.A., además se describe cada una de las actividades, los responsables de las tareas y los documentos requeridos para los registros.

##### **Cierre de carga por parte del Área Comercial:**

El cliente solicita cotización de tarifas de fletes, para solicitar la cotización se debe detallar la siguiente información:

Tipo de Mercancia

Tipo de carga.

Incoterm.

Puerto de Origen.

Una vez cerrada la negociación con el cliente, la consolidadora procederá a comunicar sobre el nuevo embarque al agente en origen (Operador Logístico España) a través de un mail. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Servicio al Cliente, y se requerirá de la utilización de la cotización para notificar al agente en origen. En caso de que sean cargas cerradas por el agente de origen, el agente debe de notificar al Servicio al Cliente sobre el nuevo embarque y enviar todo los detalles de la carga para tomar contacto con el consignatario y proceder con la coordinación.

##### **Creación de Instrucción de Embarque (Shipping Instruction):**

Se comunica al agente de origen sobre el embarque cerrado, se deberá ingresar en el sistema de la empresa los datos respectivos a cada casilla. En caso de que la carga haya sido reportada por el agente en origen se realizará la validación de la información en cada casilla y se completará la Instrucción de Embarque. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Servicio al Cliente, y se requerirá de la utilización del sistema.

#### **Envío de Shipping Instruction al Agente de Origen:**

Se remite la autorización de la carga, el Servicio al Cliente, remitirá la Instrucción de Embarque al agente de origen dependiendo del país. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Servicio al Cliente, y se enviara la Instrucción de Embarque en formato PDF mediante el correo electrónico, este archivo lo genera el sistema, el mismo que crea un número de orden para la carga, la misma que será detallada en el asunto del mail para obtener una mayor facilidad al momento de ubicar la carga que será coordinada.

#### **Recibo de Shipping Instruction del Agente de Origen:**

Esta etapa corresponde a la recepción y validación de los datos que se encuentran detallados en la Instrucción de Embarque, el agente del país de origen una vez recibida la Instrucción de Embarque procede a contactar al proveedor y se coordina el transporte. El agente informara al Servicio al Cliente las novedades del embarque. El responsable del envío de la Instrucción de Embarque es el Servicio al Cliente de Ecuador. Se deberá requerir un informe diario del estatus de la carga que deberá realizar el Agente de Origen, y se realizará el respectivo seguimiento para la posterior remisión de los datos al cliente y al comercial.

El Agente de Origen deberá comunicarse con el proveedor o embarcador y deberá informar al Servicio al Cliente con respecto al estatus de la mercancía, fechas de pick-up o recogida de la carga, dependiendo del incoterm de la factura comercial.

Se realizará la confirmación y remisión de la información mediante correo electrónico, en este caso será responsabilidad del Servicio al Cliente actualizar la información del estatus de la carga en el sistema y al cliente.

El agente receptorá la carga en su bodega y remitirá el Warehouse Receipt con fotos adjuntas, posteriormente se procederá a informar al cliente.

#### **Estado de la carga:**

En esta etapa del proceso el Servicio al Cliente deberá actualizar el sistema constantemente en relación a los eventos de despacho, los comentarios realizados en cada actividad realizada y posteriormente se crea de forma automática el reporte, según la frecuencia establecida con el cliente, es relevante en los estados reportar cualquier acontecimiento que surja durante el proceso. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Servicio al Cliente, y se requerirá de la utilización del sistema.

#### **Seguimiento para zarpe:**

Se deberá ejecutar un seguimiento diario a las validaciones de reservas y de salidas, en caso de que se detecte inconvenientes con el cronograma establecido, se deberá notificar para proceder al cambio de naviera.

#### **Envío de documentos de transporte:**

El Agente de Origen se encargará de enviar los documentos de transporte considerando los datos que envía el embarcador y los remitirá al a través de un mail a la

consolidadora en Ecuador con un máximo de dos días previos al zarpe de la carga. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Agente en origen (Operador Logístico), y se requerirá de la utilización del Borrador del Documento de Transporte.

### **Aprobación del Documento de Transporte Hijo (House Bill of Loading):**

En esta etapa del proceso el Servicio al Cliente receptorá el borrador y remitirá al consignatario el Documento de transporte la información proporcionada por el embarcador para su análisis y aprobación. En caso de que la información sea correcta, se aprobará y remitirá al Agente de Origen la confirmación de los documentos borradores, y se procederá a solicitar la pre-alerta final al agente en un tiempo máximo de ocho días posteriores al zarpe de la mercancía. En caso de que existan observaciones con respecto a la información se remitirá al Agente en Origen la debida corrección y posterior envío del pre alerta final. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Agente y Servicio al Cliente.

### **Solicitud pre- alerta final:**

Se recepta y analiza la pre-alerta final con los siguientes documentos remitidos por el agente de origen:

- Documento de Transporte Master.
- Documento de Transporte Hijo.
- Manifiesto de Carga.
- Nota de Débito (Opcional).

El agente en origen debe enviar toda la documentación y detallando la emisión de los documentos de transporte si son en origen o destino. En caso de que sea emisión en origen, el Documento de Transporte Master debe ser enviado por Courier 48 horas después de la fecha de zarpe a la oficina en destino, si el House Bill of Loading es emitido en origen se procede a entregar al proveedor para que este se encargue de enviarle al

consignatario o también pueden enviarlo junto con el Documento de Transporte Master. El principal responsable del desarrollo de esta tarea es el Agente de Origen, y se requerirá de la utilización del correo electrónico.

#### **Envío pre-alerta al Departamento de Operaciones:**

El Servicio al Cliente remitirá al área de Operaciones la pre-alerta final para la ejecución del trámite correspondiente.

#### **Recepción de Documentos por el Departamento Operativo:**

El departamento de Operaciones recibe el pre alerta final el mismo que nuevamente realiza una revisión de que los datos del Master Bill of Loading y House Bill of Loading deben de ser los mismos con la descripción, bultos, pesos, embalaje y verificar que los datos del cliente se encuentren correctos. En caso de que exista un error en la documentación se informa al Servicio al Cliente el error para que notifique al agente en origen y proceda con la corrección.

#### **Seguimiento de la carga en tránsito:**

El departamento de Operaciones una vez cuente con la documentación final dará el respectivo seguimiento a la carga cada semana, para verificar que los tiempos de transito se cumplan .En caso de que exista retraso en el puerto de trasbordo se comunicara directamente con la naviera para que informen los motivos del retraso y se procederá con la solicitud de una carta explicativa para informar al cliente sobre el inconveniente para que tenga conocimientos de la nueva fecha actualizada de llegada. En caso de que cambien las fechas de llegada se debe de actualizar en el sistema ya que se debe enviar un informe semanal sobre las fechas de arribo para el cliente. El responsable de este proceso es el departamento operativo.

### **Confirmación de liberación de documentos:**

De acuerdo al proceso anterior una vez que se tenga una fecha estimada de arribo se confirmara con la naviera si se cuenta con liberación del Documento de Transporte Master (En caso de que no haya sido enviado por Courier), si no tenemos aprobación se notificara a origen para que dé instrucciones a la naviera en destino. Este proceso se debe de realizar para evitar retrasos en ciertas ocasiones se tiene inconvenientes al momento de que arriba la carga y no se cuenta con la liberación del documento ya sea por algún rubro en origen no cancelado a tiempo o porque la línea no recibió la instrucción del agente en origen.

### **Ingreso de la Información del documento de Transporte al Sistema Ecuapass:**

Cuando se tenga la fecha de zarpe del puerto de trasbordo se procede con la solicitud de Manifiesto de carga a la naviera y transmisión del Master Bill of Loading al sistema de Ecuapass. Ingresada la información se revisara nuevamente si los datos se encuentran correctos para evitar errores y multas una vez que arribe la carga, la información ya debe estar reflejada en Ecuapass una vez se envié el respectivo aviso de llegada.

## **5.7. Procedimiento de Nuevos Embarques consolidadora Ecuador con Cliente**

### **Envió de aviso de llegada al cliente:**

Una vez se tenga la confirmación de la fecha de arribo de la carga se procede a ingresar al sistema los datos respectivos para que el sistema genere el aviso de llegada más los archivos de cartas de compromiso que se enviara mediante e-mail al cliente en un plazo de 48 horas antes del arribo, una vez enviado el aviso se comunica al

departamento de facturación el arribo de la carga para que envíe las respectivas facturas al cliente.

#### **Solicitud de pagos al departamento contable:**

Cuando el departamento operativo tiene confirmada la fecha de arribo se procederá con la solicitud de facturas a la naviera para gestionar con tiempo el respectivo pago, la solicitud debe de ser 48 horas antes del arribo para que el departamento contable genere los cheques para el pago.

#### **Gestión de Carta de Salida:**

El departamento contable realiza la entrega de los cheques al departamento operativo 24 horas antes del arribo el mismo para que se gestione con tiempo la carta de salida y tener toda la documentación lista al arribo de la carga para que el cliente proceda con el retiro una vez el buque se encuentra arribado en puerto.

#### **5.8. Requisitos que debe cumplir la carga de Importación/Exportación**

Dentro de los requisitos de SENA E para autorizar a las nuevas consolidadoras, es presentar un procedimiento de etiquetado desde origen para el control de ingreso de mercancías consolidadas marítimas LCL y aéreas, en el que además conste la identificación numérica secuencial respecto del total de bultos contemplados por documento de embarque (1/n, 2/n,...6/n,...,n/n).

Toda la información deberá ser clara, estar escrita con tinta a prueba de agua y en el idioma del puerto de destino.

Se debe utilizar símbolos internacionales reconocidos. El agente de carga puede darle instrucciones o proporcionarle los símbolos apropiados para sus embarques.

El marcado de un envío embalado es fundamental para facilitar su identificación.

La información básica que debe incluir se detalla a continuación:

- Marca del embarcador.
- Marca del importador, conforme a la carta de crédito.
- Destino y puerto de entrada.
- Número de pedido.
- País de origen.
- Puerto de salida y lugares de despacho.
- Peso bruto, neto y volumen.
- Número de paquetes y tamaño de las cajas.
- Instrucciones de manipulación especial, con sus respectivos símbolos.

### **5.9. Documento requerido para iniciar embarques con Agentes del Exterior**

Para iniciar negociación con el Operador Logístico que se haya seleccionado se debe considerar lo siguiente:

Listado de las empresas vinculadas a la red internacional con las que el solicitante puede establecer operaciones, señalando su respectivo país de funcionamiento.

Este listado debe ser emitido por el Agente de Exterior bajo un certificado, esto los habilita para poder gestionar embarques.

En caso de que se realice un embarque con un Agente que no conste en dicha certificación el SENA E procederá a emitir la multa por falta reglamentaria, como lo antes se mencionó.



## 5.10. Rubros en Cotizaciones

Al momento de que el cliente pone la orden, requiriendo costos de fletes y gastos en los que va a incurrir sea de exportación o importación. La nueva empresa debe estar preparada con costos previamente establecidos, que se tienen conocimiento que no va a existir variación.

Sean costos de origen o destino, a continuación se listará un detalle básico de una importación área y marítima; estos rubros van a variar dependiendo del Incoterm pactado.

### Cotización

**Fecha:**

**Cliente: EMPRESA XYZ**

**Modalidad:**

**Tipo de Carga: FCL/LCL**

**Volumen: XXX CBM**

**Peso cargable:**

**Origen: USA**

**Destino: GYE**

**Incoterm: EXW**

**Días libres: 20**

**Tipo de Cambio:**

**Tiempo de Tránsito: X días aprox**

El encabezado de la propuesta comercial debe contener la información básica con la que se envió al operador logístico del exterior y con la que se facturara el flete y demás gastos.

- Tipo de carga: se debe especificar si es contenedor o carga suelta
- Modalidad: se especificará si es marítima o aérea.
- Volumen: en caso de que la carga sea de grupaje se debe especificar las dimensiones ya que la tarifa de flete internacional puede ser negociada por peso

o volumen. Cuando son contenedores se debe especificar si es de 20'' o 40'' STD o HC o REEFER.

- **Días libres:** esto aplica para la importación de contenedores, y la naviera otorga cierta cantidad de días en los que se puede retirar el contenedor lleno y posteriormente devolver vacío. Este punto realmente es importante al momento de la negociación ya que muchos importadores no logran retirar su carga contenedorizada en el tiempo que normalmente las naviera otorgan (7 días) por problemas que puede presentar en aduana. Es por esto que se busca que la nueva consolidadora tenga negociado 20 días libres.
- **Origen/Destino:** es importante detallar el puerto de origen donde embarcara la carga y el puerto de destino para saber tiempos y al distrito en el que llegará.
- **Incoterm:** servirá para saber los gastos a los que se va a incurrir adicionales al costo de la carga y quien es pagadero de esos gastos.
- **Peso cargable:** es el peso por el que será cobrado el flete internacional
- **Tipo de cambio:** se usará para cotizaciones que se realicen con destinos u orígenes que no tengan el USD\$ como moneda.

### **Costos Internacionales**

- **Flete Internacional:** será cobrado por peso/volumen lo que sea mayor.
- **AWB:** Emisión de guía aérea, este costo vendrá determinado por la aerolínea
- **BL/SED:** valor por emisión de BL o tramite de exportación en origen
- **Pick – up:** aplica cuando el incoterm negociado sea EXW o FCA

- Custom clearance: Valor del agente aduanal del exterior, esta tarifa debe ser fija establecida entre el Operador Logístico y la Consolidadora de Carga de Ecuador.
- Handling: Se establecerá si existirá un costo por el manejo de la carga.

**Costos locales de importación:**

- Manejo operativo local: rubro específico
- Transmisión: rubro por transmisión de datos a Ecuapass y envío de información
- Collect Fee: porcentaje de impuesto por la salida de divisa como pago del flete al exterior 5% del total de costos internacionales.

## **AVISO DE LLEGADA**

<b>BUQUE/ AEROLINEA:</b>	ANTOFAGASTA EXPRESS 18
<b>MRN:</b>	CEC2018HLCU5589 - 9006 - 0801
<b>LLEGADA APROXIMADA:</b>	19DIC/2018
<b>EMBARCADOR:</b>	LNZENTTI S/A/ I.B.E.
<b>CONSIGNATARIO:</b>	XYZ S.A.
<b>RUC</b>	095690001
<b>DIRECCION</b>	ESMERALDAS
<b>PROCEDENCIA</b>	SANTOS
<b>HBL/HAWB</b>	2018SSGYE4974
<b>MBL/MAWB</b>	HLCS5181049120
<b>LINEA NAVIERA</b>	CSAV AUSTRAL SPA
<b>NAVIERA</b>	TRANSOCEANICA CIA. LTDA.
<b>MODULO/ BODEGA</b>	INARPI S.A.

La fecha de llegada de los buques está sujeta a cambios sin previo aviso.

Se recomienda verificar la información de su HBL junto con su agente de Aduanas y de existir inconsistencias favor reportar por escrito hasta 24 horas antes del arribo de la nave.

Se detalló un ejemplo de un aviso de llegada, con la información que se debe dar a conocer al dueño de la carga, previo al arribo.

## **Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones**

## 6.1. Conclusiones

Una vez que se han terminado cada uno de los capítulos de la memoria se presentan las conclusiones a las que se llegaron:

1. Al realizar el estudio de los requisitos físicos, legales y técnicos se concluye que para la creación de una nueva compañía en el Ecuador es un proceso corto en cuanto a tiempo, pero del que se necesita contratar los servicios profesionales de un abogado solo en cuanto a constitución. Luego para aperturar el Registro Único de Contribuyente (RUC) se requiere de cierta información y puede llegar a tardar un día. El proceso con el que se va a tardar más tiempo es cuando la nueva compañía se encuentre lista para realizar la solicitud ante aduana para la emisión de la resolución y aprobación como Consolidadora de Carga.

Se debe tener en consideración que para esta presentación es necesario tener establecido una negociación con el Operador Logístico del Exterior y su red de Agentes con los que se vaya a trabajar.

2. Para el desarrollo del capítulo de los miembros de la cadena se concluye que cada actor es una parte fundamental para todo el proceso logístico por las funciones que desempeñan, si uno de los eslabones se rompe o no concluye con todas funciones el siguiente miembro no podrá iniciar su proceso lo que ocasionará retrasos, demorajes o transmisiones tardías.
3. Con el análisis de los diferentes terminales que existen en la ciudad de Guayaquil se determinaron que los terminales portuarios y aéreos se encuentran debidamente equipados pero que ciertamente no cubre en totalidad con la

demanda de sus usuarios. Al tener terminales equipados, que reciben buques de mayor calado y al estar estratégicamente conectado con las terminales aeroportuarias optimizando recursos en cuanto a transportación de la carga se puede concluir que trasladar el principal puerto del país va traer como una consecuencia altos costos debido a la nueva distancia que se va a tener que recorrer.

4. En el capítulo de volumen de acuerdo a las rutas y operadores logísticos se identificó que la ruta con mayor frecuencia de embarques es Estados Unidos, China y Países miembros de la Unión Europea. Se determinó que solo existen dos Transitarias de Valencia que actualmente operan en Ecuador, y existen 11 de las demás ciudades de España.

Con el análisis de las tres transitarias más grandes de Valencia se identifica que tienen una red de agentes amplia a nivel mundial.

5. Con el último capítulo del proceso a seguir con la transitaria que se vaya a seleccionar se puede concluir que se debe tener claro el proceso a seguir y la identificación y seguimiento de cada embarque.

## **6.2. Recomendaciones**

Después del análisis de los resultados obtenidos en cada capítulo se sugiere:

- Buscar un Operador Logístico o Transitaria que tenga una amplia red de agentes a nivel mundial.
- Iniciar operaciones de embarques desde Estados Unidos y China
- Realizar un análisis de los incoterms manejados por los actuales clientes con el fin de tener mayor alcance del manejo de la carga.
- De acuerdo al análisis de transitarios de España, se recomienda inicialmente buscar negociación con el Grupo Raminatrans o Tiba Group por tener actividades dentro del continente americano.
- Se recomienda cumplir con los tiempos y procesos establecidos dentro del capítulo 5, para que la gestión de seguimiento sea eficaz y se evite multas por parte del SENAÉ que puede llevar a suspensión de la licencia.
- Con respecto a los rubros que se pueden establecer previamente, realizar negociaciones para evitar incrementos fuera de contrato.



## Bibliografía

2010. [aut. libro] Hintsu, Lazarescu, & Tsikolenko Granqvist. 2010, pág. 6.
- Anónimo. s.f.**. Logística. s.f.
- Boluda Corporación Marítima.** Boluda Corporación Marítima. [En línea] [Citado el: 25 de 11 de 2018.] <https://www.boluda.com/es/boluda-corporacion-maritima/>.
- Castellanos Ramírez, Andrés. 2009.** *Manual de la gestión del transporte y distribución de mercancías*. Barranquilla : Ediciones Uninorte, 2009.
- Corporación de Estudios y Publicaciones. 2013.** *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito, Ecuador : Corporación de Estudios y Publicaciones, 2013.
- Delgado Villacís, Roberto Andrés.** *Reingeniería de procesos operativos y de servicios en la consolidadora*.
- Ecuador, Servicio Nacional de Aduana del.** Aduana del Ecuador. [En línea] <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>.
- Granqvist, Hintsu, Lazarescu, & Tsikolenko.**
- Lamb, Charles, Hair, Joseph y McDaniel, Carl. 2002.** *Marketing*. Sexta. México : Thomson Editores, 2002. pág. 383.
- León, Ec. Santiago, [int.]. 2014.** ESTRATEGIAS LOGISTICAS GUBERNAMENTALES PARA EL FORTALECIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR DEL ECUADOR. Guayaquil : s.n., 2014.
- RAMINATRANS. RAMINATRANS.** [En línea] [Citado el: 18 de 11 de 2018.] <http://www.raminatrans.com>.
- Senae.** [En línea] <https://www.aduana.gob.ec/oea/>.
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.** Aduana del Ecuador. [En línea] <https://www.aduana.gob.ec/historia/>.
- TIBA Group.** TIBA Group. [En línea] [Citado el: 25 de 11 de 2018.] <https://www.tibagroup.com/empresa/grupo-romeu?lang=es>.
- Transport. Fritz Institute. 2006.* 2006, Certification in Humanitarian Logistics, p. 68.
- VELIZ, MARTHA.** *MODELO DE GESTIÓN PARA UNA CONSOLIDADORA MARÍTIMA*.
- World Bank Independent Evaluation Group. 2007.** *A Decade of Action in Transport: An valuation of World Bank Assistance to the Transport Sector, 1995-2005*. Washington D.C. : The World Bank, 2007.
- Zulay, Baquerizo.** *PROCEDIMIENTOS LOGÍSTICOS DE LA EMPRESA CONSOLIDADORA*.

