



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la Obtención del Título de:

**Ingeniera Portuaria y Aduanera Mención Administración
Portuaria**

Tema:

**Congestión de la Terminal Portuaria de Guayaquil desde la Perspectiva de
los Importadores, 2019-2020**

Autora:

Ximena Carolina Orellana Cabrera

Director del Trabajo de Titulación:

Ec. Otto Suarez R., PhD

2021

Guayaquil – Ecuador

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por ayudarme a superar todos los obstáculos y poder estar en donde me encuentro. A mis padres sobre todo, por haberme dado la educación necesaria y los valores que formaron la persona que actualmente soy, a mis hermanos; y a todas las personas que creyeron en mí y me apoyaron en esta lucha constante para poder convertirme en una profesional. Gracias totales.

DEDICATORIA

Esta meta alcanzada se lo dedico a Dios, a mis padres por estar en forma incondicional, amigos, y a todas las personas que creyeron en mí; tanto en el desarrollo y transcurso de mi carrera universitaria, como profesional.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

Ximena Carolina Orellana Cabrera

CONGESTIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA DE GUAYAQUIL DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS IMPORTADORES, 2019-2020

Ximena Carolina Orellana Cabrera
xime-94_@hotmail.es

RESUMEN

Uno de los principales puertos del Ecuador es el de Guayaquil; debido a que cuenta con una infraestructura moderna que le permite brindar servicios portuarios a los distintos tipos de naves y para diferentes tipos de productos. El objetivo de la investigación fue proponer una metodología para evitar el congestionamiento de la terminal portuaria de Guayaquil desde la perspectiva de los importadores. La metodología estuvo basada en un enfoque mixto, investigación documental, de diseño no experimental de corte transversal. La población fue de 395 empresas importadoras que usaron los servicios de la TPG de las cuales se seleccionó mediante muestreo por conveniencia a una muestra de 12 empresas, las técnicas fueron la entrevista y la revisión documental. Los resultados más relevantes fueron que el tiempo de desaduanización de las mercancías importadas es tres días, este tiempo aumentó a cuatro días por el tiempo de retiro en los meses pico de la pandemia, aspecto que generó costos adicionales para los importadores. Entre las causas del congestionamiento se encontraron la falta de espacios, una mayor operatividad en el número de contenedores, la saturación de las vías de acceso por las filas de transportistas para ingresar a la TPG, problemas con la administración portuaria y de las embarcaciones. Se propuso contratar personal para el área de recepción de documentos y en carga-descarga de mercancías, enviar a importadores información sobre documentos de acompañamiento a sus trámites y ampliar los depósitos de carga contenerizada y de carga suelta.

Palabras Claves: Terminal portuaria, congestionamiento portuario, Terminal Portuaria de Guayaquil, desaduanización de mercancías, importadores.

INTRODUCCIÓN

Uno de los principales puertos que tiene el Ecuador es el puerto de Guayaquil; debido a que cuenta con una infraestructura moderna que le permite brindar servicios portuarios a los distintos tipos de naves, para diferentes tipos de productos sean estos refrigerados o secos e incluso se puede almacenar y manipular contenedores (Aguilar, 2017). Sin embargo, el Ecuador a vista del mundo en el año 2018 consiguió un Índice de Desempeño Logístico (IDL) de 2.88 de una calificación del uno al cinco (Banco Mundial, 2018). Adicional, el Ecuador en el año 2017 se encontró en el séptimo puesto en el ranking de puertos de contenedores en América Latina y el Caribe por el Twenty Foot Equivalent Unit (TEU) manteniendo esta posición durante el año 2018 y 2019 (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

En la actualidad los puertos forman parte de la cadena logística de distribución, transporte y producción; al incorporar diversos servicios para los clientes tales como comercio, seguridad, flexibilidad y rapidez, se fortalece la fidelización y captación del cliente principal del puerto que es la carga (Asociación Peruana de Agentes Marítimos, 2017). Por ese motivo, los puertos forman parte de la mayor interfaz de modos de transporte, son puntos de entrada y salida del transporte marítimo y al ser este moderno se convierte en un modo dinámico de una red de distribución internacional (Grupo Piedra, 2020).

Entre los problemas que poseen los puertos de Guayaquil se encuentra el congestionamiento del transporte de carga al momento de querer ingresar o salir de la Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG), problema que no es reciente, sino que viene desde el año 2018; aspecto que provoca que los transportistas se vean afectados por la delincuencia que padecen mientras tienen que esperar por varias horas. Estos problemas

aparecen una vez que dicho puerto que es manejado por el Grupo SAAM de Chile en el 2017 amplió su capacidad y se agregaron políticas comerciales agresivas que lograron captar mayor cantidad de clientes superando a Contecon en un 30% de la carga (MasContainer, 2020). Debido a esto se establece como planteamiento del problema: ¿En el periodo 2019-2020 cuáles son las percepciones de los importadores sobre la congestión de la TPG? El objetivo general es proponer una metodología para evitar el congestionamiento de la Terminal Portuaria de Guayaquil, desde la perspectiva de los importadores, 2019-2020.

Esta investigación inicia con una revisión de los antecedentes referenciales y teóricos sobre la congestión en las terminales portuarias, para de ahí abordar la metodología a aplicar con sus respectivos resultados y finalizar con las conclusiones del estudio.

OBJETIVOS

2.1. Objetivo General

Proponer una metodología para evitar el congestionamiento de la terminal portuaria de Guayaquil desde la perspectiva de los importadores.

2.2. Objetivos Específicos

- Revisar las bases teóricas y conceptuales de la congestión en las terminales portuarias desde la perspectiva de los importadores, 2019-2020.
- Determinar la situación actual de la congestión de la Terminal Portuaria de Guayaquil
- Recabar información asociada con la congestión de la Terminal Portuaria de Guayaquil desde la perspectiva de los importadores, mediante la integración de instrumentos de recolección de datos.

DESARROLLO TEMÁTICO

3.1. Antecedentes Referenciales

De acuerdo al estudio realizado por Correa y Meza (2019) con respecto al tráfico y congestión de contenedores en el puerto de la ciudad de Guayaquil se pudo observar una escasa coordinación entre las compañías transportistas y la terminal portuaria, así como también la inexistencia de áreas al interior de la terminal para el estacionamiento de los contenedores mientras realizan los respectivos chequeos y verificaciones para el ingreso. Otro de los problemas encontrados fueron las largas esperas a las que deben someterse los transportistas en las afueras del terminal exponiéndolos de manera frecuente a robos, multas de tránsito, retraso en sus recorridos y disminución de su productividad a causa del congestionamiento.

En el estudio realizado por Arreaga y Hablich (2019) en la ciudad de Guayaquil con respecto al ingreso y salida de las instalaciones de la TPG, los resultados permitieron identificar que los problemas se encuentran mayormente enfocados en los tiempos de espera para el ingreso, esto genera irregularidades en pagos ya sea por el horario de ingreso al puerto el cual aumenta en la noche, las multas generadas por la autoridad de tránsito, retrasos en los trámites de inspección por el área de antinarcóticos, en el área de control para la liberación de mercadería por parte del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y demás organismos interventores y la falta de procesos adecuados para la entrega y despacho de los contenedores. Esto genera que el proceso lleve horas, lo cual representa pérdidas económicas para los choferes. Los resultados muestran que los principales factores del problema son el logístico, documental y de control.

Miranda y Deudor (2018) llevaron a cabo una investigación donde los resultados

mostraron que la atención brindada tarda mucho tiempo y que esta suele llevar más de tres horas, lo cual es perjudicial para las empresas transportistas. Estos tiempos varían de acuerdo a la afluencia de transportes, incrementando los tiempos de espera en las temporadas altas, en donde les ha tomado hasta más de siete horas para el ingreso al puerto. En cuanto al tipo de servicio que más demora presenta está la fila que se realiza antes del registro respectivo del transporte y de los choferes, lo cual también presenta retrasos. Por lo que se llega a concluir que en los últimos años el servicio ha empeorado, debido a la afluencia y demanda que existe en la terminal portuaria; sin embargo, se pudo observar que en el área de exportación los colaboradores de la institución son más amables y buscan brindar solución cuando se presenta algún inconveniente, lo cual no se realiza en el área de importaciones, haciendo que el servicio sea de menor satisfacción.

3.2. Antecedentes Teóricos

3.2.1. Terminal Portuaria

De acuerdo a lo establecido por Romero (2016) la terminal portuaria se refiere básicamente a una sección o infraestructura ubicada dentro de un puerto marítimo la cual sirve de conexión para el traslado de la mercadería, ya sea de importación o exportación. Es decir, dentro de esta terminal se realiza el movimiento de la mercancía de marítima a terrestre; de terrestre a marítima, terrestre a terrestre o marítima a marítima. Además, en estas instalaciones se realizan los controles aduaneros y narcóticos de la mercancía por medio de los diferentes tipos de aforos existentes. Así como también el despacho y recibimiento de mercadería, por lo que se debe de realizar una serie de procesos para la verificación y control de la misma y que esta sea entregada de manera correcta con el cumplimiento de todos los trámites aduaneros.

De acuerdo a lo descrito por la Cámara Marítima del Ecuador (2020) esta organización gremial mantiene un conjunto de 13 terminales portuarias afiliadas, dentro de los cuales se encuentran Ecuabulk; Naportec-Banapuerto; Terminal Portuario de Manta S.A (TPM); Terminal Portuario de Guayaquil (TPG); Terminal Portuario FERTISA; QC Terminales Ecuador; Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo S.A (TPI); Terminal Portuario Ecuatoriana de Granos S.A (Ecuagran); Industria Molinera; DPWorld Posorja S.A; Puerto Cobre S.A; Terminal Extraportuario de Manta - TEPM S.A. y Contecon Guayaquil S.A. Por otro lado, se integran otros terminales importantes como Fertigran, NIRSA, Trinipuerto, Autoridad Portuaria de Esmeraldas, Autoridad Portuaria de Manta, Autoridad Portuaria de Guayaquil y la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018). De manera general, a nivel nacional, existen 60 terminales portuarios habilitados, los cuales proceden de las provincias del Guayas, Santa Elena, Manabí y Napo (Ver anexo 3) (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019).

Estas terminales antes mencionadas brindan servicios para la importación y exportación de mercadería en diferentes áreas del país; sin embargo, la TPG que inició sus funciones a mediados del año 2006, cuenta con disponibilidad de un atracadero y dos muelles con una dimensión de 1 x 180 x 31.5 metros cada uno; con respecto a la eslora esta alcanza hasta los 295 metros y en lo que respecta a profundidad o calado esta se caracteriza por contar con alrededor de 13 metros de profundidad en marea baja, cuenta también con 1,440 puntos para conectar los contenedores refrigerados y el funcionamiento de dos naves al mismo tiempo, mejorando así el servicio en la terminal (Cámara Marítima del Ecuador, 2020).

La Terminal Portuaria de Guayaquil se encuentra ubicada en la Av. Los Ángeles, Vía Perimetral - Isla Trinitaria en la ciudad de Guayaquil, además cuenta con acceso a una

página web en donde se puede revisar el tráfico de naves, realizar pagos y tarifario online de acuerdo al tipo de carga que maneje, consulta de cupos, consolidación y desconsolidación de carga, solicitud de acceso, estado de los choferes, lista de aforos, servicio de factura electrónica, acceso a turnos de consolidación y depósito y varias opciones más que facilitan y agilitan los procesos que se deben de realizar en la terminal para la importación y exportación de mercadería. Para poder acceder a estos servicios es necesario contar con un registro por parte del cliente, en donde se indica además datos específicos sobre su mercadería, para tener un mejor control de la información (Terminal Portuario de Guayaquil, 2020).

3.2.2. Congestión Portuaria

Según (Escudero, 2019) la congestión portuaria se determina como una amenaza que pone en peligro la logística marítima. Ante una congestión portuaria, muchas empresas navieras se encuentran en la obligación de incrementar sus costos operativos. Cabe mencionar que la congestión generada en el tráfico tiende a afectar la mercancía; esto se justifica en razón de que, al quedarse estancada en los puertos, la carga se encuentra sujeta a perder los camiones de conexión y barcos que la transportan hacia otros destinos generando inconvenientes en la programación

De acuerdo con Rodríguez (2018), la congestión portuaria se genera cuando los navíos arriban al puerto, pero no pueden cargar o descargar mercaderías dado que la capacidad del puerto se encuentra totalmente saturada. Ante esta situación, como única opción se genera que los barcos esperen un turno hasta que los mismos logren conseguir ingresar a un lugar de la terminal portuaria. La congestión portuaria genera un alto grado de presión sobre los propietarios de la carga, la administración del puerto y de las embarcaciones. En consecuencia, este panorama impone que las compañías navieras

incrementen sus costos operativos a fin de no perder credibilidad ante la transportación de las mercancías en el tiempo estimado.

Por otro lado, Correa y Meza (2019) indicaron que la congestión generada en el tráfico hacia los accesos que posibilitan la entrada a las terminales portuarias se considera un inconveniente de carácter común; sin embargo, esta situación ha fomentado el desarrollo de políticas, estrategias y técnicas a nivel nacional e internacional con el objetivo de generar un proceso eficiente, efectivo y de calidad que permita reducir y en su defecto erradicar las dificultades y molestias que visualizan los diversos actores que constituyen la cadena logística.

El país cuenta con un sistema portuario que mantiene la capacidad de admitir cualquier tipo de carga, sea mercancía importada o exportada; no obstante, se ha identificado que en el ingreso y salida de los recintos portuarios se origina un congestionamiento que tiende a retrasar los múltiples procesos de comercialización. Dentro de los factores que originan una congestión portuaria se integran el tiempo de espera de los camiones, el sistema de transporte de las mercancías, demoras en la aplicación de medidas para disminuir el descongestionamiento de la terminal portuaria, la disponibilidad de grúas y equipos, las actividades de carga y descarga de las mercancías, la configuración y el modo de operación de la terminal portuaria, los enlaces entre el transporte terrestre ante el despacho y recepción de los contenedores, la ubicación y el espacio de los depósitos de los contenedores (Jiménez & Morejón, 2016).

Adicionalmente, la congestión portuaria a más de generar mayores costos por el tiempo complementario, también se incrementa el consumo del combustible y en ocasiones se incluye la variable de accidentes u otros elementos que genere un costo ante el tiempo que el barco se encuentra en tiempo de espera. Ante esta perspectiva,

surge como alternativa los puertos secos, una terminal de carácter intermodal de las mercaderías que se encuentran situadas dentro de una región económica que se enlaza a través del puerto marítimo o la red ferroviaria del país de destino u origen (Cámara Marítima del Ecuador, 2019).

3.2.3. Importaciones

La importación es la acción de introducir al país mercadería del exterior a fin de cubrir las necesidades de los ciudadanos, ya sea por la inexistencia del producto o por la escasez del bien o producto para cubrir la demanda existente. La acción de comprar este bien a un país extranjero a menor precio, brinda la oportunidad de mejorar la economía de los ciudadanos ya que podrán cubrir sus necesidades a un menor precio (Cárdenas, Suárez, Romero & Fajardo, 2019).

Las importaciones pueden ser de diferentes tipos: de bienes de consumo, de producción, de capital y de materia prima. De acuerdo a Musolino (2019) los bienes de consumo son aquellos que buscan suplir las necesidades de las personas y estas pueden ser perecibles y no perecibles; mientras que los bienes de producción son aquellos que se adquieren para poder crear o transformar un bien, producto o generar algún tipo de ingresos económicos.

3.2.4. Aduana

En el Ecuador la aduana forma parte de una empresa autónoma estatal, la cual brinda servicio como facilitador del comercio exterior en donde debe velar por la existencia de un comercio justo y controlado, el mismo que brinde un beneficio económico al país. La institución posee diferentes canales de atención y control en todos los puntos de acceso del país, ya sean estos terrestres, aéreos o marítimos, facilitando el ingreso y demás procesos necesarios para la nacionalización de mercadería que se desea ingresar al país.

Así como también de vigilar y frenar los delitos aduaneros que puedan darse en los diferentes ingresos al país (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2020).

La aduana se concibe como la autoridad física procedente del Estado nacional y la frontera que lo separa de otra nación. La finalidad de las aduanas se fundamenta en el control que realizan con respecto a las mercancías nacionales o extranjeras que transitan hacia el exterior o en su defecto ingresan al territorio nacional. Otra de las funciones que sustenta la aduana se basa en la liquidación de aquellos impuestos que han sido establecidos por las exportaciones e importaciones de las mercancías (Askar, 2017).

En la actualidad las aduanas cumplen con dos objetivos, el primero se orienta al resguardo que se otorga a la seguridad nacional mediante la vigilancia y el control generado en las mercancías que ingresan o salen de una nación. El segundo objetivo se enfoca en la facilidad que entrega al desarrollo del comercio exterior mediante la estandarización de pasos hacia un despacho aduanero efectivo y eficaz. En síntesis, las aduanas conforman un elemento crucial ante la simplificación y protección del intercambio comercial a nivel mundial (Zamora & Ayvar, 2016).

METODOLOGÍA

4.1. Tipos y Método de Investigación

En el presente estudio se usó el enfoque cualitativo, que según Cadena et al. (2017) evita cuantificar la información; por lo que, optan por realizar los registros mediante la observación participante, la narración y las entrevistas. Adicional, se integra el enfoque cuantitativo, que hace referencia a la recolección y análisis de datos numéricos asociados con un fenómeno de investigación. Bajo esta perspectiva, el trabajo sustenta un enfoque mixto donde se incluyen los criterios cualitativos y cuantitativos. Mediante el primer factor, se pretende conocer la opinión de los importadores sobre la congestión

que hay dentro de la Terminal Portuaria de Guayaquil durante el año 2019 a 2020; para con dicha información al final llegar a conclusiones sobre el tema. Por otro lado, a través de la investigación cuantitativa se busca obtener datos asociados con los índices operativos de la TPG, integrando indicadores como la carga de contenedores a granel, número de buques mercantes, volumen de carga, tiempo de permanencia, operación, entre otros aspectos.

Esta investigación se realizó bajo el diseño no experimental que de acuerdo a Hernández et al. (2018), se trata de un estudio donde se investigan los fenómenos tal cual ocurren, analizando sus variables o revisando si estas tienen alguna relación entre ellas; pero, esto se debe hacer sin realizar ningún cambio por parte del investigador; mientras que, el diseño transeccional se basa en usar por única ocasión técnicas o métodos. Se seleccionó el diseño no experimental y transversal; debido a que, se busca conocer sobre los factores que provocan la congestión de la Terminal Portuaria de Guayaquil desde la opinión de los importadores durante el periodo 2019 a 2020, tal cual sucedió, para lo cual, se usará la técnica de la entrevista a los importadores en un solo momento. Por otro lado, se integra la investigación documental, la cual se fundamenta en la revisión de documentos, archivos y registros que posibilitan la obtención de información estratégica y acorde a la problemática planteada que alude a la congestión portuaria en la TPG (Galeano, 2018).

Para este estudio se aplicó el método inductivo que según Carrizo (2015) se refiere a un método que consiste en observar hechos sobre un problema determinado o recopilar datos, para después hacerle su respectivo análisis y así descubrir diferencias y analogías; pasando de esta forma a la formulación de leyes que expliquen el comportamiento de los datos; esto quiere decir que, tiende a ir desde las partes hacia un todo, se generalizan sus propiedades a una mayor población que cumpla con los mismos. Se tomó en cuenta

este método; ya que, se pretende recopilar datos sobre las demoras en la Terminal Portuaria Guayaquil, pero desde la perspectiva de los importadores, para lo cual, se partirá desde este caso particular hacia la generalización del mismo, a fin de conocer la opinión de estos sobre la congestión que existe en esta terminal portuaria, aspecto que repercute en las finanzas de los importadores que deben pagar por más días la renta del depósito.

4.2. Unidad de Análisis, Población y Muestra

La unidad de análisis del presente estudio son los importadores que participaron en la TPG durante el periodo 2019 a 2020. Bajo este contexto, es importante mencionar que no existen estadísticas públicas que determinen el número exacto de importadores que intervienen en la TPG; es por esto que, en primera instancia se considera como base general los importadores de mercancías del Ecuador bajo despacho con pago garantizado que son 1 412 empresas (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015). Por otro lado, a fin de segregar la población se determina el uso de la participación de las importaciones en la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) que es del 28% (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020); con dicha información se procedió a verificar la población para el estudio. Cabe resaltar que, ante la falta de datos específicos relacionados con la TPG, se establece como criterio de desglose el porcentaje de aportación de la APG en el sistema portuario, debido que esta empresa mantiene a su alcance un conjunto de terminales privadas y públicas, dentro de las cuales se integra la TPG; se destaca el hecho de que como criterio de inclusión para el presente trabajo los importadores investigados deben haber realizado al menos una importación en el periodo 2019-2020 en el terminal estudiado. Conforme lo planteado previamente, en la siguiente tabla se evidencia el cálculo de la población.

Tabla 1
Datos de la población

Datos	Porcentajes	Cantidades
Importadores a nivel nacional bajo despacho con pago garantizado	100%	1 412
Participación en APG	28%	395

Por aspectos de la pandemia y tomando como criterio de inclusión que la importadora haya utilizado el TPG se tomó en consideración un muestreo por conveniencia a 12 empresas, las cuales no se nombran por pedido de confidencialidad, siendo éstas aquellas que mayor movimiento de carga mantuvieron en el 2019, representando el 70% del desplazamiento de mercancías dentro de la TPG. En la siguiente tabla, se determina la carga importada en toneladas métricas de estas 12 empresas durante el 2019 y 2020, visualizando la variación presentada en ambos períodos.

Tabla 2
Rango de Carga importada en TM

Empresas importadoras	TM 2019	TM 2020	Variación
Empresa 1	6'095,754	5'798,642	-5%
Empresa 2	5'125,312	4'324,213	-16%
Empresa 3	4'213,465	3'584,645	-15%
Empresa 4	4'125,654	3'396,726	-18%
Empresa 5	4'085,262	3'128,734	-23%
Empresa 6	3'568,789	3'023,275	-15%
Empresa 7	3'427,896	2'761,436	-19%
Empresa 8	3'276,343	2'567,182	-22%

Empresa 9	3'256,894	2'365,754	-27%
Empresa 10	3'250,134	2'346,249	-28%
Empresa 11	3'150,054	2'126,895	-32%
Empresa 12	2'897,624	1'986,453	-31%

Tomado de información interna de las empresas.

4.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

La técnica a usar en la investigación es la entrevista que de acuerdo a Grados y Sánchez (2017) se trata de un arte donde la eficiencia de la misma se basa en el número de entrevista y de ciertas actitudes y rasgos que debe tener el entrevistador; además, la entrevista es una conversación con propósito, que tiene por objeto recibir información pertinente sobre un tema específico para de esta forma con dichos datos llegar a conclusiones que le permitan tomar las mejores decisión sobre el caso. Se escogió como técnica la entrevista y como instrumento el cuestionario estructurado; porque, se trata de indagar la opinión de los importadores sobre la congestión que existe en TPG, con el propósito de identificar las causas del mismo y así luego poder establecer estrategias que ayuden a dar solución a la misma.

Por otro lado, se integra la investigación documental, la misma que se fundamenta en el desarrollo de consultas procedentes de fuentes documentales como libros, artículos científicos, revistas, oficios, periódicos, entre otros elementos (Ortega, 2017). Bajo este contexto, se integra la revisión documental como una técnica que permitirá la obtención de datos numéricos asociados con los indicadores operativos de la TPG; esta información será obtenida mediante la exploración de las estadísticas portuarias y de transporte marítimo procedente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

4.4. Procesamiento de la Información

Una vez realizadas las entrevistas a los importadores se procede a analizar sus resultados de manera global conforme las preguntas gestionadas. Esto permitirá conocer las semejanzas o diferencias que precedan de los criterios establecidos en función de las opiniones emitidas por los entrevistados, con la finalidad de obtener conclusiones importantes sobre el tema.

RESULTADOS

5.1. Análisis de Resultados

1.- ¿Cuánto tiempo demora la desaduanización de las mercancías que importa?

Analizando las opiniones emitidas por los entrevistados, se determina que el tiempo de desaduanización de las mercancías importadas se genera en un plazo de cuatro días. Este hecho es consistente con lo expuesto por el SENA, donde el tiempo de desaduanización pasó de 5.08 a 3.93 días. En consecuencia, los importadores cuentan con la posibilidad de que en un menor tiempo ingresen su carga, originando la reducción de los costos operativos asociados con esta actividad.

2.- ¿Cuándo fue la última vez que importó mercancías donde el tiempo para retirarlas haya sido mayor a lo habitual y cuánto tiempo adicional le generó?

Dentro de este aspecto, se reconoció que la mayor parte de inconvenientes asociados con la nacionalización de las mercancías precedieron en los inicios del año 2019. En este caso, las demoras del proceso se derivaban de los operadores de la TPG, resaltando la inclusión de los agentes de aduana y los depósitos temporales. Contemplando el año 2020, se determinó como criterio semejante por parte de los importadores, que el tiempo de retiro de las mercaderías incrementó durante los meses pico de la pandemia, ocasionando que el tiempo de retiro de las mercancías se ubicara entre los 4 y 4.5 días.

3.- ¿Qué fue lo que provocó la demora en dicha ocasión?

En conformidad con lo expuesto previamente, se reconoció que, ante la manifestación de la pandemia y las medidas restrictivas asociadas con el cierre temporal de los negocios, generó como resultado que muchas empresas importadoras al no contar con un espacio de almacenamiento para sus productos, no llevara a cabo el proceso de retiro de la carga, ocasionando una congestión portuaria.

En este sentido, dicha situación no solo se derivó del espacio e infraestructura física orientado al almacenamiento de los contenedores originando que la carga no se desplace continuamente; sino también, se identificó la saturación de las vías de acceso ocasionando que los camiones se ubiquen en largas filas con el fin de acceder a la TPG, convirtiéndose en un blanco fácil para la delincuencia. Bajo este entorno problemático, los importadores determinaron un tiempo de espera por parte de los transportistas entre tres y cuatro horas.

4.- ¿Le generó costos adicionales la demora de la desaduanización de sus mercancías? ¿Qué opina al respecto?

Conforme las opiniones emitidas, se determinó de forma unánime que todos los importadores mantuvieron costos adicionales dado el tiempo adicional que se derivó de la desaduanización de las mercancías. En este sentido, se identificó que, aquellos importadores que emplearon contenedores de 20 pies, sostuvieron un costo adicional del 1%, mientras que los contenedores de 40 pies se relacionaron con una tarifa del 2% adicional. Por otro lado, se contemplaron costos asociados con el transporte, alquiler de montacargas, almacenaje de maquinaria, despacho de aduanas, manipulación de la carga y demás recargos asociados con la inclusión de un mayor tiempo en la desaduanización de la mercancía.

En definitiva, se reconoció la identificación de un escenario negativo para los importadores, debido al incremento de costos asociados con las demoras en el tiempo de desaduanización. Bajo esta perspectiva, se identificaron inconvenientes económicos de los cuales ya se integraban los efectos de la pandemia. Como resolución final, se enfatiza la imperiosa necesidad de generar cambios y realizar una transformación efectiva en la operatividad aduanera con el objetivo reducir y prevenir los problemas que se evidenciaron en la actualidad.

5.- ¿Ha tenido reincidencia de demora el retiro de sus mercancías en la Terminal Portuaria de Guayaquil?

En este sentido, se destaca que la mayor parte de importadores no ha estado sujeto a un nuevo inconveniente relacionado con el tiempo de retiro de las mercancías en la TPG. Sin embargo, se destaca el reconocimiento de dos importadores que han percibido demoras en la desaduanización de las mercancías en función de la entrega de la documentación incorrecta, retrasos en la recepción de documentos e inspección de la carga.

6.- ¿Cuáles considera que son las causas que provocan congestión en la Terminal Portuaria de Guayaquil?

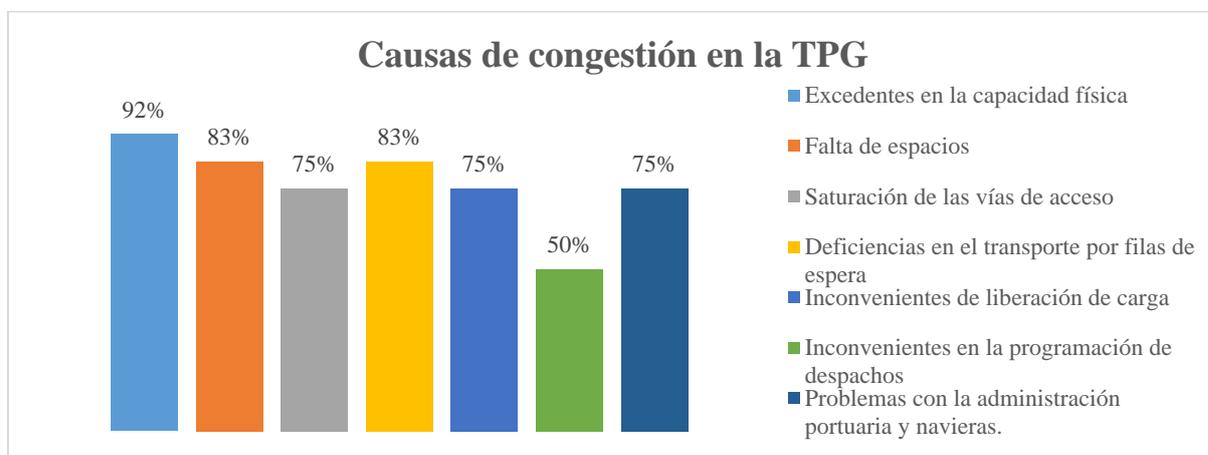


Figura 1. Causas de congestión en la TPG

De manera general, se identificó como factores relevantes que ocasionan la congestión de la TPG, la operatividad de un mayor número de contenedores que sobrepasa la capacidad física, falta de espacios, saturación de las vías de acceso, deficiencias en la transportación dada las largas filas de espera, inconvenientes en la liberación de carga, inconvenientes en la programación de despachos, problemas relacionados con la administración portuaria y de las navieras. En la figura 1, se evidencia el grado de relevancia de cada factor según la perspectiva y consideración de los importadores.

7.- ¿Le especificaron por qué se dio el retraso en la Terminal Portuaria de Guayaquil, esto se debió a documentación o a procesos por parte de esta entidad?

Dentro de este contexto se identificó que, en la mayoría de los casos, los importadores reconocieron las causas que generaron demoras en la TPG por parte de sus autoridades. En este sentido, a más de integrarse los factores causantes previamente detallados se incluyen el ámbito referente a los documentos, donde se identificó la pérdida de los mismos, entrega de documentación incorrecta y su tardía recepción.

5.2. Información de la TPG

La TPG cuenta con un área total de 25.3 ha, la cual se distribuye para el depósito temporal 22.1 ha, área administrativa 4,000 m² y para la bodega de carga suelta 5,100 m². Esta terminal dispone de dos muelles, uno para contenedores y otro para graneles, siendo su capacidad anual de transferencia 1'100,000 Twenty-foot Equivalent Unit (TEUS). Para realizar sus operaciones dispone de dos grúas de pórtico-Gantry Panamax (15 filas de alcance), dos grúas de pórtico-Gantry Súper Post Panamax (22 filas de alcance), tres grúas móviles una Liebherr y dos Gottwald, 21 tracto camiones, 25 grúas portacontenedores, siete Rubber Tyred Gantry Crane (RTG), grúas de pórtico de patio,

un scanner operativo por el SENA, 20 básculas electrónicas de piso de 80 ton c/u y 21 rampas para camiones. Las certificaciones que dispone esta terminal portuaria son ISO 9001-2008, Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) y Business Alliance for Secure Commerce (BASC) (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018).

La TPG amplió su muelle en 180 metros, lo cual, le dio un frente de atraque de 660 metros e incorporó dos Dolphins de atraque a 60 metros extremo sur y 50 metros extremo norte; a esto se suma el término del dragado realizado en el frente de atraque lo que le brindó una profundidad máxima de 13.7 metros que le proporciona un calado de 13 metros máximo durante la marea baja, para lograrlo la TPG tuvo que hacer una inversión de \$16 millones (El Universo, 2020).

5.2.1. Servicios

Los servicios que ofrece la TPG consisten en los costos de almacenaje del importador y exportador por tipo de carga, los servicios logísticos del importador y exportador por contenedores y los servicios portuarios, costos que se detallan en el anexo 2.

5.2.2. Índices Operativos TPG 2018

Tabla 1

Índices operativos (Contenedores), carga en toneladas métricas, tiempo en horas 2018

Datos base	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
# puestos atraque	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24
# metros lineales muelle	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	5760
Horas días	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	288
Horas años	31	28	31	30	31	3031	31	31	30	31	30	31	3366
# buques mercantes	28	26	28	29	30	29	28	32	29	30	26	29	344
Vol carga moviliz (Ton)	545840	500911	549639	591897	574137	526778	535355	593763	553363	595569	512942	624026	6704220
Tiempo perman buq muell (H)	1048	1042	1067	1138	1042	959	967	1165	943	1088	878	1128	12465
Tiempo operac (H)	951	935	954	1031	926	834	856	1073	854	977	777	1017	11185
Total eslora atend (m)	263966	256081	270538	287823	263970	239497	246757	300177	239787	285632	225947	309999	3190174

Promedios	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
Carga buq (T/buq)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tiempo puerto (H/buq)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prom carga mov (H/buq)	574,11	535,63	576,43	574,13	620,14	631,97	625,38	553,13	648,18	609,64	660,11	613,49	599,39
Prom tiempo operac (H/buq)	33,96	35,97	34,05	35,55	30,86	28,74	30,57	33,55	29,44	32,56	29,89	35,07	32,51

Índices	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
Índices de ocupación	70%	78%	72%	79%	70%	67%	65%	78%	66%	73%	61%	76%	71%
índices ocupac * m lineal muell	74%	79%	76%	83%	74%	69%	69%	84%	69%	80%	65%	84%	76%

Tomado de *Estadísticas Portuarias y de transporte marítimo*; por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018.

Tabla 2
 Índices operativos (Granel), carga en toneladas métricas, tiempo en horas 2018

Datos base	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total/promedio
# Puesto atraque	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
# m lineal muelle	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126
H día	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Días año	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365
# Buq mercantes	1	2	0	3	0	1	1	0	0	1	0	1	10
Volum carga moviliz (Ton)	7499	14420	0	47657	0	7147	28729	0	0	37652	0	6252	149356
Tiemp perman buq muelle (H)	116	225	0	280	0	70	175	0	0	140	0	59	1065
Tiemp operac (H)	116	225	0	280	0	70	175	0	0	140	0	59	1065
Total eslora atendido (m)	23272	34652	0	56001	0	13217	31527	0	0	26564	0	11799	197032

Promedios	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
Carga buq (Ton/buq)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tiempo puerto (H/buq)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tiempo muelle (H/buq)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prom carga moviliz (Ton/buq)	64,41	63,99		170,18	0	102,69	163,93	0	0	269,3	0	105,97	140,18
Prom tiempo operac (H/buq)	116,42	112,67	0	93,34	0	69,6	175,25	0	0	139,82	0	59	106,55

Índices	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
Índice ocupación	16%	34%	0%	39%	0%	10%	24%	0%	0%	19%	0%	8%	12%
índice ocupac * m lineal muelle	23%	41%	0%	62%	0%	15%	34%	0%	0%	28%	0%	13%	18%

Tomado de *Estadísticas Portuarias y de transporte marítimo*; por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018.

Considerando los indicadores operativos presentados previamente, se destaca que no existe información pública asociada con este criterio en los períodos 2019 y 2020; por tal razón, se determina la necesidad de emplear valores del año 2018 como una referencia al tiempo de estudio. De igual forma, la falta de datos actuales se determina como una limitación de la presente investigación; por lo que, a lo largo del estudio no se identifica el desarrollo de un análisis comparativo.

Con respecto al índice operativo de la TPG durante el año 2018 está dividido en cifras de carga de contenedores y carga a granel. En la carga de contenedores se logró apreciar que el número de buques mercantes que ingresaron durante el año fueron 344, el volumen de carga movilizada fue de 6'704,220 toneladas, el tiempo de permanencia de buques en muelle fue de 12.465 hora, el tiempo de operación fue de 11,185 horas y el total de esloras atendidas fue de 3'190,174 metros. El promedio de carga de buque (tonelada/buque) fue de 601.86%, mientras que el promedio tiempo muelle (hora/buque) 32.52%. En cuanto a los índices de ocupación fue del 71% y el índice de ocupación por metro lineal muelle fue del 76%.

En cambio, en los índices de las cargas a granel se encontró que la TPG dispone de un puesto de atraque para este tipo de carga, el número de buques mercantes promedio que han ingresado son 10, el volumen de carga movilizada en toneladas fue de 149,356, el tiempo de permanencia del buque en muelle en horas y el tiempo de operación en hora fue de 1,065 respectivamente y el total de esloras atendidas fue de 197,032 metros. En lo que respecta al promedio de carga movilizada (tonelada/buque) fue de 140.18 y el promedio de tiempo operación (hora/buque) fue de 106.55; mientras que el índice de ocupación fue del 12% y el índice de ocupación por metro lineal muelle fue del 18%.

5.3. Análisis General

Con base a las opiniones previamente analizadas, se establece que el tiempo de desaduanización de las mercancías importadas se genera en un tiempo total de cuatro días, hecho que se incumple con el informe establecido por el SENA, donde se determina un tiempo de 3.93 días. Referente a las demoras en el tiempo de retiro de las mercancías, se identificó como situación semejante los meses pico de la pandemia, ocasionando que el tiempo establecido se establezca hasta los cuatro días. En consecuencia, esta situación se derivó del limitado desplazamiento de las cargas; dado que, ante el cierre parcial de los negocios, muchas empresas no contemplaban el retiro de sus mercancías, produciendo como resultado final una congestión dada la falta de espacios.

En consecuencia, dicho panorama generó la inserción de costos adicionales para los importadores, quienes ya se encontraban en una situación económica precaria en función de los efectos de la pandemia. Dentro de las causas identificadas que generan la congestión en la TPG se encuentra la capacidad instalada, falta de espacios, mayor operatividad en el número de contenedores, saturación de las vías de acceso dada las filas que deben formar los transportistas al querer ingresar a la TPG, problemas asociados con la administración portuaria y de las embarcaciones. De manera general, se identificó que las demoras visualizadas se presentaron en función del proceso deficiente gestionado por las autoridades de la TPG y en función de los documentos empleados en el procedimiento de la desaduanización.

En relación con la tabla 2, es importante mencionar la variación negativa que las empresas objeto de estudio han mantenido en la importación y el desplazamiento de las mercancías en toneladas métricas. Bajo dicha perspectiva se identifica que todas las empresas han reducido su nivel de carga dentro de la TPG, hecho que se relaciona con

los inconvenientes ya analizados como la saturación de las vías de acceso, espacios físicos limitados, deficiencias en la gestión operativa, programación de despachos, entre otros elementos que se originaron en función de la pandemia, incluyendo, además, problemas operativos de la TPG a nivel interno.

Las operaciones que se realizan de manera recurrente en la TPG son las cargas de contenedores donde atracaron 344 buques mercantes durante el año 2018 llegando a manejar un volumen de carga anual de 6'704,220 toneladas y haciendo un total de esloras atendidas de 3'190,174 metros, el promedio de tiempo muelle hora/buque) fue de 601.86% y el de tiempo operación (hora/buque) de 32.52%. en cambio, en la carga a granel el volumen de carga movilizadada en toneladas fue de 149,356, el total de esloras atendidas fue de 197,032 metros, el promedio de carga movilizadada (tonelada/buque) fue de 140.18 y el promedio de tiempo operación (hora/buque) fue de 106.55.

PROPUESTA

La presente sección se ajusta a los problemas identificados en la investigación, para lo cual, se procede a plantear una metodología de acción enfocada en evitar el congestionamiento de la Terminal Portuaria de Guayaquil.

El primer problema que se detectó fue que los tiempos de retiro se dieron en 4.5 días, por lo cual, se establece como solución el ampliar la infraestructura de los depósitos temporales a fin de poder cubrir en futuras ocasiones las altas demandas de mercancías y la demora en el tiempo de retiro de los importadores.

Las demoras en la TPG por mercancías en proceso de desaduanización se debieron a la entrega incorrecta de documentación, inspección de la carga y recepción de documentos, estos son factores que directamente se gestionan por parte de la administración de dicha terminal; por lo cual, se plantea como solución el incrementar los horarios de aforo de mercancías, incrementar el personal para la recepción de documentos y enviar a los nuevos importadores un instructivo de los documentos que deben acompañar a sus trámites de importación; para que, no se produzca demoras por revisar duplicado un mismo trámite.

Por último, con respecto a las explicaciones que la TPG les brindó por los retrasos surgidos, estos se debieron a la falta de espacio, ralentización de la carga y descarga de las mercancías; así como, de la saturación de las vías de acceso; se ha considerado para esto que la TPG debe ampliar su espacio para carga contenerizada y de carga suelta con la finalidad de poder gestionar las altas demandas de carga; sin embargo, durante la pandemia esta terminal mantenía desde el 2019 obras para la ampliación de sus muelles, aspecto que pudo influir durante el tiempo de pandemia; pero que no cubre los parámetros referentes a las áreas de depósito que se deberían incrementar, otro aspecto

que se debe efectuar es el incrementar personal en áreas de carga-descarga de contenedores y en el área de despacho, al igual que, adquirir maquinarias que le aseguren el aminorar los tiempos de desaduanización de las mercancías y así evitar que saturar las vías de ingreso a la terminal.

CONCLUSIONES

El término terminal portuaria se refiere a que es una infraestructura que se encuentra ubicada dentro de un puerto marítimo, la misma que funciona como conexión para que se desarrolle el traslado de la mercadería que ingresa mediante importación o de salida bajo la exportación. En cambio, la congestión portuaria suele ser una amenaza para los puertos debido a que pone en peligro la logística marítima conllevando a que las empresas navieras tengan que incrementar sus costos operativos a fin de no perder credibilidad ante la transportación de las mercancías en el tiempo estimado. Los factores que originan la congestión portuaria son el tiempo de espera de los camiones, el sistema de transporte de las mercancías y demoras en la aplicación de medidas para disminuir el descongestionamiento de la terminal portuaria. Las principales razones del retraso son la disponibilidad de grúas y equipos, las actividades de carga y descarga de las mercancías, la configuración y el modo de operación de la terminal portuaria, los enlaces entre el transporte terrestre ante el despacho y recepción de los contenedores, la ubicación y el espacio de los depósitos de los contenedores.

Se concluye que las operaciones que se realizan de manera recurrente en la TPG son las cargas de contenedores que en el 2018 permitieron atracar a 344 buques mercantes llegando a manejar un volumen de carga anual de 6'704,220 toneladas y haciendo un total de esloras atendidas de 3'190,174 metros, el promedio de tiempo muelle (hora/buque) fue de 601.86% y el de tiempo operación (hora/buque) de 32.52%. En cambio, en la carga a granel el volumen de carga movilizaba en toneladas fue de 149,356, el total de esloras atendidas fue de 197,032 metros, el promedio de carga movilizaba (tonelada/buque) fue de 140.18 y el promedio de tiempo operación (hora/buque) fue de 106.55.

Dentro de los resultados obtenidos bajo la integración de las técnicas de recolección de datos, como la entrevista y la revisión documental, se evidenció que el tiempo de desaduanización de las mercancías importadas es cuatro días, pero que surgieron demoras en el tiempo de retiro de estas en los meses pico de la pandemia ocasionando que llegue a cuatro días; esto se debió al cierre parcial de los negocios provocando que las empresas no retiren sus mercancías conllevando al congestionamiento por la falta de espacios. Esto generó costos adicionales para los importadores que se encontraban en una situación precaria económicamente a causa de la pandemia. Las causas que produjeron la congestión en la TPG fueron la capacidad instalada, la falta de espacios, una mayor operatividad en el número de contenedores, la saturación de las vías de acceso por las filas de transportistas para ingresar a la TPG, problemas con la administración portuaria y de las embarcaciones.

ANEXOS

Anexo 1

Entrevista

1.- ¿Cuánto tiempo demora la desaduanización de las mercancías que importa?

2.- ¿Cuándo fue la última vez que importó mercancías donde el tiempo para retirarlas haya sido mayor a lo habitual y cuánto tiempo adicional le generó?

3.- ¿Qué fue lo que provocó la demora en dicha ocasión?

4.- ¿Le generó costos adicionales la demora de la desaduanización de sus mercancías?
¿Qué opina al respecto?

5.- ¿Ha tenido reincidencia de demora el retiro de sus mercancías en la Terminal Portuaria de Guayaquil?

6.- ¿Cuáles considera que son las causas que provocan congestión en la Terminal Portuaria de Guayaquil?

7.- ¿Le especificaron por qué se dio el retraso en la Terminal Portuaria de Guayaquil, esto se debió a documentación o a procesos por parte de esta entidad?

Anexo 2

Tabla 3
Servicios de la TPG

Importador-contenedores	Unidad	Tarifa	Exportador-contenedores	Unidad	Tarifa
Almacenaje 20' día 1 -5	USD / Día	1,00	Almacenaje 20' día 1-5	USD / Día	0,50
Almacenaje 20' día 6	USD / Día	3,26	Almacenaje 20' día 6-19		3,29
Almacenaje 20' día 7	USD / Día	4,26	Almacenaje 20' día 20 en adelante		5,14
Almacenaje 20' día 8	USD / Día	5,26	Almacenaje 40' día 1-5		1,00
Almacenaje 20' día 9	USD / Día	6,26	Almacenaje 40' día 6-19		6,58
Almacenaje 20' día 10	USD / Día	7,26	Almacenaje 40' día 20 en adelante		10,28
Almacenaje 20' día 11	USD / Día	11,02	Importador/Exportador Carga general	Unidad	Tarifa
Almacenaje 20' día 12	USD / Día	11,68	Almacenaje Vehículo Liviano	USD /Unidad /Día	22,01
Almacenaje 20' día 13	USD / Día	12,35	Almacenaje Vehículo Pesado	USD /Unidad /Día	33,18
Almacenaje 20' día 14 en adelante	USD / Día	13,02	Almacenaje Maquinaria	USD/Ton o m3/Día	4,52
Almacenaje 40' día 1-5	USD / Día	2,00	Almacenaje entre 1 - 8 días carga suelta	USD/Días /> valor	0,39
Almacenaje 40' día 6	USD / Día	6,52	Almacenaje entre 9 - 15 días carga suelta	USD/Días /> valor	0,99
Almacenaje 40' día 7	USD / Día	8,52	Almacenaje entre > 16 días carga suelta	USD/ Días/> valor	1,99
Almacenaje 40' día 8	USD / Día	10,52	Almacenaje (Tarifa mínima) carga suelta	USD	20,00
Almacenaje 40' día 9	USD / Día	12,52	Handling para aforo carga suelta	USD /Ton o M3	1,88
Almacenaje 40' día 10	USD / Día	14,52	Cuadrilla para Aforo (1 a 100 bultos)	USD Bultos	12,93
Almacenaje 40' día 11	USD / Día	22,04	Cuadrilla para Aforo (101 bultos en adelante)	USD /Bultos	19,41
Almacenaje 40' día 12	USD / Día	23,36	Imp. /Exp. Carga gen. no convencional	Unidad	Tarifa
Almacenaje 40' día 13	USD / Día	24,70	Almacenaje carga gen. no convenc. 1 - 8 días	USD/ Días/> valor	0,49
Almacenaje 40' día 14 en adelante	USD / Día	26,04	Almacenaje carga gen. no convenc. 9 - 15 días	USD/Días/> valor	0,78
Almacenaje cont. especial recargo tarifa/lista	%	20,00	Almacenaje carga gen. no convenc. >16 días	USD/Días/> valor	1,04
Aforo de contenedores	USD/ Conten.	102,56			
Aforo de contenedores (rayos X)	USD / Unidad	70,30			
Sello/precinto Aforo	USD / Unidad	10,34			

Tomado de *Tarifas por servicios*, por TPG, 2019.

Tabla 4
Servicios de la TPG (Logísticos)

Importador-contenedores	Unidad	Tarifa	Importador-contenedores	Unidad	Tarifa
Despacho Contenedor 20	USD / Conten.	55,96	Recepción Contenedor 40 y 20	USD / Conten.	53,15
Despacho Contenedor 20 especial	USD / Conten.	67,15	Manipuleo Interno Expo 20 y 40	USD / Conten.	26,89
Despacho Contenedor 40	USD / Conten.	55,96	Servicio de Inspección pre-embarque	USD / Conten.	87,82
Despacho Contenedor 40 especial	USD / Conten.	67,15	Servicio de Inspección	USD / Conten.	99,00
Manipuleo Interno Impo contenedor 20 y 40	USD / Conten.	28,35	Sello de Inspección	USD / Unidad	11,18
Handling out vacío/in full/in full/out full(lleño) 20	USD / Conten.	55,96	Energía eléctrica	USD/Hr/Conten.	3,69
Handling out vacío/in vacío/in full/out full(lleño) 40	USD / Conten.	55,96	Alquiler Montacargas de 3 tons	USD / Hr	18,72
Sello de importación	USD / Conten.	10,34	Consolidación contenedor 20	USD/Conten.	126,69
Pesaje Contenedores	USD / Conten.	41,07	Consolidación contenedor 40	USD / Conten.	253,38
Energía eléctrica	USD/Hr/Conten.	3,99	Desconsolidación contenedor 20	USD / Conten.	131,34
Conexión/Desconexión	USD / Conten.	1,00	Desconsolidación contenedor 40	USD / Conten.	262,68
Reasignación de turnos perdido para despacho	USD/Turno	15,00	Recepción contenedor apertura	USD / Conten.	55,96
Desinfección de contenedores	USD / Conten.	6,36	Manipuleo Contenedor Vacío de apertura	USD / Conten.	55,96
			Manipuleo CFS Devolución Contenedor Vacío	USD / Contenedor	98,49
			Alquiler Montacargas de 4 tm	USD / Hr	32,33
Servicios portuarios	Unidad	Tarifa	Alquiler Montacargas de 6 tm	USD / Hr	43,79
Uso de infraestructura portuaria	USD / Conten.	26,79	Alquiler Montacargas de 10 tm	USD / Hr	50,03
Transferencia de Contenedores llenos	USD / Conten.	69,66	Alquiler Montacargas de 20 tm	USD / Hr	62,53
Transferencia de Contenedores vacíos	USD / Conten.	53,59	Alquiler Montacarga push&pull	USD / Hr	61,03
Re-estiba vía muelle	USD / Conten.	96,46	Alquiler Montacargas tipo Clamp	USD / Hr	38,82
Re-estiba abordó	USD / Conten.	48,23	Alquiler Máquina portacontenedores	USD / Hr	144,79
Transferencia de Carga General	USD / Tonelada	6,43	Alquiler de Rampa	USD / Unidad	18,77
Transferencia de Carga No convencional	USD/Ton. o M3	10,72	Alquiler de contenedor para cargas especiales	USD / día	32,15
Transferencia de Carga a granel	USD/Tonelada	1,18	Enzunchado	USD / Unidad	12,93
Uso de Muelle	USD/Metr/Eslora/H.	1,99	Uso de cadenas	USD / Unidad	19,41
Muellaje de naves graneleras	USD/Metr/Eslora/H.	69,66	Trasvasije Contendor 20	USD / Contenedor	135,78
Movimiento de Pontones/tapas	USD/Movimiento				

Trasvasije Contendor 40	USD / Contenedor	271,56
Reestiba contenedor de 20	USD / Contenedor	135,78
Reestiba contenedor de 40	USD / Contenedor	271,56
Cámara de frío para carga congelada	USD / Contenedor	155,07
Cámara de frío para carga fresca/ banano	USD / Contenedor	50,00
Informes y certificaciones	USD / Unidad	11,47
Alquiler equipo especial (cama baja)	USD / Unidad	1106,41
Emisión de DRES	USD / Unidad	6,04
Late Arrival	USD/Movimiento	56,96
Pesaje y certificación VGM	USD / Contenedor	5,00

Tomado de *Tarifario por servicios*; por TPG, (2019).

Anexo 3

Tabla 5
Terminales Portuarios Habilitados

Provincia	Cantón	Parroquia	Sitio	Tráfico	N°	TPH
Guayas	Guayaquil	Pascuales	Daule	Cabotaje	1	CIPORT
		Chongón	Comuna Daular		2	PESALMAR S.A.
		Ximena	Río Guayas		3	PREDIOS NAVALES PRENAVALSA SA
					4	TRANSMACAR
					5	ANDEC
					6	SOCIEDAD NACIONAL DE GALAPAGOS C.A.
					7	SAL-MOS SALINAS MOSQUIÑAÑA S.A.
					8	MUELLES & LOGÍSTICA FLUVIAL ALBATTROS S.A.
		9	PESCA POLARIS C. LTDA.			
		10	STARSERVICE			
		11	FORZUS S.A			
		12	TECNIMUELLES S.A			
	13	TRANSMABO				
	Ximena	Estero Cobina	14		FIDEICOMISO MERCANTIL SERVICIOS ATUNEROS DEL PACIFICO y JANEK S.A.	
	Posorja	Pesquería	15		JANEK S.A.	
	Durán	Eloy Alfaro	Ciudadela Abel Gilbert		16	VARPACIFIC
			Estero Catagallo		17	GEONAL
			Lotización Vacacionales		18	ISCA ISLA CAMARONERA - PESQUERA MARYCIELO

		de Las Brisas		19	OMARSA
		Lotización Las Ferias		20	GISIS S.A
				21	UNIONSOCIA S.A.
				22	ASENABRA
Samborondón	Satélite La Puntilla	Entre Ríos		23	MUELLE PARQUE HISTÓRICO
Guayaquil	Ximena	Río Guayas	Internacional / Cabotaje	24	PRIMATIERRE S.A.
				25	ECUABULK
				26	CARAGUAY
				27	STOREOCEAN
				28	QC TERMINALES ECUADOR S.A. QCTE (VOPAK ECUADOR / SIPRESSA)
				29	VARADERO MARIDUEÑA I
				30	VARADERO MARIDUEÑA II (MUELLE)
				31	PESNASA
				32	ASTILLERO ESPESTARRANZA DEL MAR C.A. ASTIESMAR (PROCESO DE CAMBIO A COPEHUANSA)
				33	FERTISA
	Posorja	Barrio 12 Abril		34	NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.A. S.A.
		La Ensenada		35	PROCESADORA POSORJA PROPOSORJA S.A.
		Pesquería		36	INVESTCAPITAL S.A.
				37	FORTIDEX S.A.
				38	SALICA DEL ECUADOR S.A.
Durán	Eloy Alfaro	Lotización Las Ferias		39	ACERÍA DEL ECUADOR C.A. (ADELCA)
Guayaquil	Ximena	Río Guayas	Internacional	40	INDUSTRIAL MOLINERA
				41	ECUAGRAN
				42	LUBRIANSA

			Estero Santa Ana		43	BANANAPUERTO (OPERADO POR NAPORTEC)
					44	FERTIGRAN (OPERADO POR INARPI)
		Tarqui	Estero Mongon		45	TRINIPUERTO
					46	TPI. PUERTO HONDO
Santa Elena	Santa Elena	Chanduy	Manantial	Cabotaje	47	HERCO CÍA. LTDA.
					48	JUNIN S.A., JUNSA
					49	TRANSMARINA C.A.
					50	GOLD SEA GOLDSE S.A.
					51	SEIMAR S.A.
		Colonche	Monte Verde	Internacional	52	IERSA S.A.
Manabí	Jaramijó	Jaramijó	Barrio Tamarindos	Cabotaje	53	IDEAL CÍA LTDA
			Punta Blanca	Internacional / Cabotaje	54	ASTIESMAR
				Internacional	55	INDUSTRIAS ATUNERAS S.A (INDUATUN)
Río Napo	Francisco de Orellana	Puerto Francisco de Orellana	Orillas Río Napo	Cabotaje	56	DONNATERRA
	Shushufindi	Limoncocha			57	GEOLAGO S.A.
	Francisco de Orellana	El Edén		Internacional	58	NUEVO PUERTO EDEN
	Shushufindi	Limoncocha			59	PUERTO ITAYA
	Putumayo	Puerto El Carmen			60	PUERTO EL CARMEN

Tomado de *Informe de rendición de cuentas subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial enero-diciembre 2019*, por Ministerio de Transporte y Obras Públicas,

REFERENCIAS

- Aguilar, G. (2017). La gestión portuaria en el Ecuador, una realidad nacional. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, noviembre 2017*. Obtenido de <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/gestion-portuaria-ecuador.html>
- Arreaga, J., & Hablich, A. (2019). Ingreso y salida de contenedores de los puertos de Guayaquil y su incidencia al control inteligente de su transportación. (Tesis de grado). Repositorio Digital de la Universidad de Guayaquil. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/45805/1/ArreagaSosa-HablichGamboa.pdf>.
- Askar, R. (2017). *Derecho y obligaciones de los pasajeros en Materia Aduanera 2017*. México: Tax Editores.
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (2017). *La función logística de los puertos*. Obtenido de <https://www.apam-peru.com/web/la-funcion-logistica-de-los-puertos/>
- Banco Mundial. (2018). *Índice de desempeño logístico*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ?end=2018&start=2018&view=map>
- Cabrizzo, D. (2015). *Cultura científica*. Madrid: Editorial Editex.
- Cadena, P., Rendón, R., Aguilar, J., Salinas, E., De la Cruz, F., & Sangerman, D. (2017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*, 8(7), 1603-1617. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/2631/263153520009.pdf>
- Cámara Marítima del Ecuador. (2019). *Puertos secos, la alternativa a la congestión de los puertos marítimos*. Obtenido de <http://www.camae.org/puertos-secos/puertos-secos-la-alternativa-a-la-congestion-de-los-puertos-maritimos/>
- Cámara Marítima del Ecuador. (2020). *Terminales Portuarios*. Obtenido de <http://www.camae.org/puertos/terminales-portuarios/>
- Cárdenas, G., Suárez, E., Romero, H., & Fajardo, E. (2019). Composición de importaciones y actividad económica: El caso de Colombia. *Revista Espacios*, 40(1), 24-38. Obtenido de <http://www.revistaespacios.com/a19v40n01/a19v40n01p24.pdf>

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Puertos*. Obtenido de http://perfil.cepal.org/l/es/portmovements_classic.html
- Correa, M., & Meza, L. (2019). Análisis de alternativas de solución para el mejoramiento de procesos del transporte terrestre de contenedores en los accesos de los principales terminales portuarios de la ciudad de Guayaquil. (Tesis de maestría). Repositorio Digital de la Universidad Espíritu Santo. Recuperado de <http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/3067/1/CORREA%20ACEB%20MARIA%20ANGELICA.pdf>.
- El Universo. (2020). *TPG, segunda terminal portuaria que más carga mueve en Guayaquil, amplió su infraestructura*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/08/21/nota/7946710/puerto-tpg-guayaquil-amplia-infraestructura>
- Escudero, M. (2019). *Logística de almacenamiento*. España: Ediciones Paraninfo, S.A.
- Galeano, M. (2018). *Estrategias de investigación social cualitativa: El giro en la mirada*. Colombia: Fondo Editorial FCSH.
- Grados, Á., & Sánchez, E. (2017). *La entrevista en las organizaciones*. México: Manual Moderno.
- Grupo Piedra. (2020). *La logística portuaria y su funcionalidad en los puertos*. Obtenido de <http://www.grupopiedra.es/la-logistica-portuaria-funcionalidad-los-puertos/#:~:text=Una%20de%20las%20ventajas%20competitivas,trasladada%20por%20medio%20del%20mismo.&text=De%20esta%20manera%2C%20el%20puerto%20produce%20actividad%20y%20negocio>.
- Hernández, A., Ramos, M., Placencia, B., Indacochea, B., Quimis, A., & Moreno, L. (2018). *Metodología de la Investigación Científica*. Alicante: 3Ciencias.
- Jiménez, M., & Morejón, R. (2016). Análisis de factibilidad de especializar los operadores logísticos portuarios del Ecuador. (Tesis de grado). Repositorio Universidad de Guayaquil. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10557/1/Proyecto%20de%20Investigacion%20Jimenez-Morejón%202016.pdf>.
- MasContainer. (2020). *Ecuador: Puertos privados colapsan durante crisis sanitaria afectando las exportaciones*. Obtenido de <https://www.mascontainer.com/ecuador-puertos-privados-colapsan-durante-crisis-sanitaria-afectando-las-exportaciones/>

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018). *Estadísticas Portuarias y de transporte marítimo*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018_MTOP.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019). *Informe de rendición de cuentas subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial enero-diciembre 2019*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/10/SPTMF_MTOP_informe_RDC_2019.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). *Estadísticas Portuaria y de Transporte Marítimo 2019*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019_MTOP.pdf
- Miranda, L., & Deudor, B. (2018). Estudio del servicio en el manejo de carga contenerizada en el Muelle Norte gestionado por APM Terminals Callao S.A periodo 2012 al 2017. (Tesis de grado). Repositorio Digital de la Universidad Tecnológica del Perú. Recuperado de http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1726/3/Leah%20Miranda_Bryan%20Deudor_Trabajo%20de%20Investigacion_Bachiller_2018.pdf.
- Musolino, M. (2019). *Economía para dummies*. Madrid: Grupo Planeta.
- Ortega, J. (2017). Cómo se genera una investigación científica que luego sea motivo de publicación. *Journal of the Selva Andina Research Society*, 8(2), 145-146.
- Rodríguez, M., Pinto, A., Ginette, N., Márquez, J., Castillo, P., & De Vechhi, R. (2018). *Participación privada en infraestructura: Su evolución en Colombia y el apoyo del Grupo BID*. Colombia: Inter-American Development Bank.
- Romero, D. (2016). Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias. *Revista Transporte y Territorio*, 14, 27-38. Obtenido de <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2427/2085>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Listado de importadores pago garantizado*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2015/Listado%20de%20importadores%20pago%20garantizado.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2020). *La aduana*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>
- Terminal Portuario de Guayaquil. (2020). *Terminal Portuario de Guayaquil*. Obtenido de <http://www.tpg.com.ec/>

- TPG. (2019). *Tarifario de Servicios*. Obtenido de <http://disv.tpg.com.ec/images/documentos/TARIFARIOTPG201901012019.pdf>
- TPG. (2019). *Tarifas por servicios*. Obtenido de <http://190.63.174.162/images/documentos/TARIFARIOTPG201901012019.pdf>
- Zamora, A., & Ayvar, F. (2016). La competitividad de aduanas de la región Asia Pacífico: una aproximación mediante el análisis de clústeres. *Análisis Económico*, XXXI(78), 61-75. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/413/41347447004.pdf>