



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:

Ingeniera en Comercio Exterior Mención Negocios Internacionales

Tema:
Análisis de factores externos que afectan el proceso de exportación de madera teca de
la empresa Ecuateak S.A.

Autora:
Katherine Isabel Lema Barrera

Directora del Trabajo de Titulación:
Ing. Ma. Claudia Rivas, MSc.

2022
Guayaquil – Ecuador

AGRADECIMIENTO

Expreso mi gratitud primero con Dios, por ser mi guía durante todo mi camino estudiantil, en mi vida personal y profesional. Agradezco a mis padres por ser mi ejemplo para seguir, por motivarme y estar conmigo en cada etapa de mi vida. Agradezco a mis maestros y a las autoridades de esta prestigiosa universidad ya que me han alimentado de conocimientos a lo largo de mi carrera y gracias a esto he podido desarrollarme en el campo laboral.

De igual forma un agradecimiento a todas las personas que directa e indirectamente participaron en el desarrollo del presente trabajo de investigación.

Katherine Lema B.

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a Dios y a mi familia.

Katherine Lema B.

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

Katherine Isabel Lema Barrera

ANÁLISIS DE FACTORES EXTERNOS QUE AFECTAN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN DE MADERA TECA DE LA EMPRESA ECUATEAK S.A.

Katherine Isabel Lema Barrera
Katherine.lemab@gmail.com

RESUMEN

El presente estudio tuvo como objetivo analizar los factores externos que afectan el proceso logístico de exportación de la empresa ECUATEAK S.A. y su impacto económico. Para el efecto, se aplicó la metodología descriptiva con uso de la encuesta aplicada a la gerencia administrativa de la empresa.

ECUATEAK S.A. es una compañía filial de la empresa SUNCITY GLOBAL PRIVATE LIMITED de Singapore, que inició operaciones en enero del 2016, con su objetivo principal de exportación de madera teca y otro tipo de maderas tropicales desde Ecuador hasta países asiáticos, en un 80% India.

Desde el inicio de sus operaciones, Ecuateak S.A. se ha enfrentado a factores externos que afectan directamente el proceso de exportación, generando impactos económicos altos para la misma, por tal motivo, la empresa se obliga a ejecutar planes de contingencia ya preestablecidos con el fin de mitigar riesgos que puedan afectar tanto el plan de embarque semanal como la relación comercial presente y futura con cada uno de sus clientes del exterior.

Para Ecuateak, el proceso logístico de exportaciones en términos generales empieza desde el momento en que solicitan la reserva del espacio en buque hasta el ingreso de contenedores al puerto marítimo, posteriormente los contenedores quedan en responsabilidad del puerto, quienes se aseguran del correcto embarque siguiendo las instrucciones de las líneas navieras.

Palabras claves: exportaciones, líneas navieras, buque, reserva de espacio

INTRODUCCIÓN

Los procesos logísticos de exportación son un elemento clave para que una compañía logre optimizar costos, reducir riesgos y aumentar su nivel de competitividad frente a otros exportadores. ¿Qué sucede si una empresa no controla su proceso logístico e incurre en multas generadas por los distintos proveedores dentro de la cadena de exportación? ¿Qué sucede si los contenedores no son embarcados en los buques asignados debido a salidas no autorizadas por la SENA E o por alguna información no completa o transmitida de forma errónea por cualquiera de los agentes u operadores de comercio exterior involucrados en el proceso logístico de exportación? ¿Cuáles son los planes de contingencia utilizados?

Ecuateak S.A. es una compañía filial de la empresa Suncity Global Private Limited de Singapore, que inició operaciones en enero del 2016, con su objetivo principal de exportación de madera teca y otro tipo de maderas tropicales desde Ecuador hasta países asiáticos, en un 80% India.

Para Ecuateak, el proceso logístico de exportaciones en términos generales empieza desde el momento en que solicitan la reserva del espacio en buque hasta el ingreso de contenedores al puerto marítimo, posteriormente los contenedores quedan en responsabilidad del puerto, quienes se aseguran del correcto embarque siguiendo las instrucciones de las líneas navieras

Desde el inicio de sus operaciones, Ecuateak se ha enfrentado a factores y situaciones externas que afectan tanto la parte logística de sus embarques marítimos como la parte comercial con sus clientes en el exterior.

OBJETIVOS

2.1. Objetivo General

Identificar y analizar los factores externos que afectan el proceso de exportación de la madera teca de Ecuateak S.A.

2.2. Objetivos Específicos

- Hacer una revisión del proceso de exportación de madera teca desde la planificación de embarque de los contenedores, hasta el ingreso de las unidades al puerto marítimo.
- Identificar procesos claves determinantes de posibles multas o retrasos en el embarque de contenedores en los buques asignados.
- Realizar un análisis de la información estadística de Ecuateak de los años 2018, 2019 y 2020 relacionados a multas generadas por factores externos.
- Calcular el total de gastos extras incurridos desde el año 2018 hasta el 2020.

MARCO TEÓRICO

La exportación es una actividad comercial que consiste en la venta y envío de mercancías fuera del territorio aduanero ecuatoriano. Como exportación denominamos la acción y efecto de enviar, con fines comerciales, bienes y servicios desde un país hacia otro. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Autorización para la exportación definitiva de mercancías, n.d.)

Toda exportación empieza por un contrato de compraventa de cierto producto determinado para la exportación de acuerdo con las instrucciones acordadas con el importador y bajo el incoterm previamente aceptado por ambas partes. En Ecuador, tanto exportaciones como importaciones son controladas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, quienes por medio de boletines mantienen actualizados a todos quienes forman parte de la cadena de comercio exterior.

El proceso de exportación inicia con la transmisión electrónica de la Declaración Aduanera de Exportación por parte del exportador o de su declarante a través del sistema informático Ecuapass. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Autorización para la exportación definitiva de mercancías, n.d.)

La DAE es un documento electrónico que da inicio al proceso de exportación, en este documento, el exportador se obliga a declarar datos importantes del embarque como: Consignatario, descripción del producto, puerto de embarque, puerto de llegada, cantidad comercial, precio unitario, total de piezas, entre otros. Dicha información debe también ser declarada por medio de una instrucción de embarque a la línea naviera, quien gestionara que el transporte marítimo sea acorde a las instrucciones dadas por el exportador.

Según (Macías, García, & Sellan, 2018) La importancia de un plan logístico consiste en controlar cada uno de los procesos por los que el producto debe pasar hasta ser entregado en la bodega del importador, permitiendo eficacia y agilidad al momento de despachar un producto. Entre las áreas más importante de una empresa exportadora se encuentra el área de aprovisionamiento, área de abastecimiento y el área de distribución física internacional.

En este ámbito, Ecuateak S.A. presta mucha atención a los procesos a seguir desde el inicio del aprovechamiento forestal en cada una de sus plantaciones hasta el arribo de los

contenedores al puerto final de descarga. El alto grado de satisfacción del cliente del exterior es el resultado de un proceso logístico óptimo, eficiente y eficaz llevado a cabo con cada uno de los operadores involucrados directamente en la cadena de exportación en el país de origen.

¿Quiénes son los operadores autorizados de comercio exterior?

El artículo 231 del mencionado cuerpo legal define al Operador Económico Autorizado como: “la persona natural o jurídica involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido, que cumpla con las normas equivalentes de seguridad de la cadena logística establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para acceder a facilidades en los trámites aduaneros. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0720-RE, 2015)

Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga internacional, puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros, depósitos temporales, Courier, operadores de terminales, y se regularán conforme las disposiciones que para el efecto emita la directora o el Director General." (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0720-RE, 2015)

Los operadores autorizados son aquellos que están directamente relacionados al proceso de exportación y cada uno de ellos cumplen funciones específicas que son de suma importancia para el correcto embarque de los contenedores en los buques.

El proceso de exportación de Ecuateak involucra los siguientes operadores de comercio exterior.

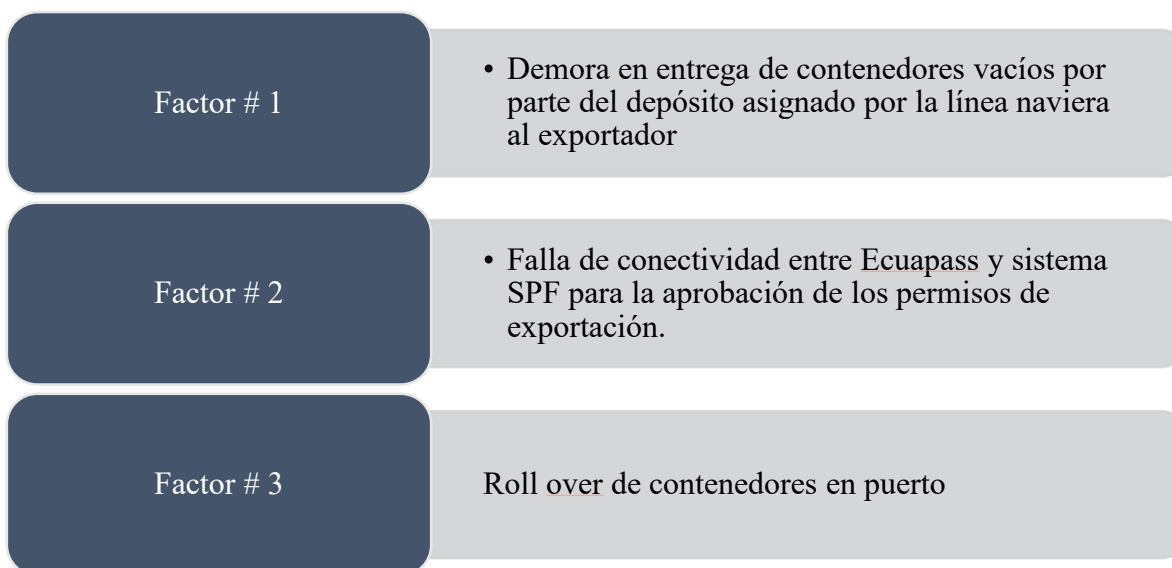
- Línea Naviera
- Empresa de transporte terrestre
- Agente de aduana
- Depósito asignado por la naviera
- Terminal Portuario

Según (Castellanos Ramírez, 2015) Una gestión logística del transporte, y su distribución diseñada en forma adecuada, permitirá alcanzar los objetivos establecidos en la estructura de

las cadenas logísticas e incrementar el valor cualitativo de los procesos industriales. (Castellano Ramírez, 2015)

Para que las empresas exportadoras aumenten su nivel de competitividad en mercados internacionales, se espera que cada uno de los operadores del proceso de exportación concienticen sobre los efectos secundarios y a largo plazo que pueden ocasionar al no buscar una solución a los problemas actuales.

A continuación, se detalla los 3 factores externos que afectan el proceso de exportación de la empresa Ecuateak S.A.



Factor externo # 1:

Demora en entrega de contenedores vacíos por parte del depósito asignado por la línea naviera al exportador.

Los contenedores son aquellos denominados unidades de carga los mismos que son transportados en diferentes medios de transportes tales como: marítimo, terrestre o aéreo, estas unidades sirven para la manipulación de las mercancías, estas unidades están reguladas por la norma ISO 6346, el contenedor también muchas personas inmersas en el comercio internacional lo considera embalaje de mercancías con grandes dimensiones, estas mercancías pueden ser, motores, maquinarias pesadas, etc., estos contenedores son

transportados en buques los mismos que son transportes especializados para el manejo del mismo, a estos buques se los denomina porta-contenedores, existen dos tipos de contenedores importantes que son los mas usados y conocidos como son: el de 20 pies y el de 40 pies cada uno con sus dimensiones también existen los contenedores llamados High cube, por consiguiente también estas unidades de carga se las puede clasificar por sus características como, carga seca, refrigerados, aislantes, etc (Apolinario, Briones, Villaprado, & Clemente, 2015)

Para la exportación de madera teca, la empresa utiliza en un 90% contenedores secos (dry) de 20 pies, solo en casos específicos usan contenedores de 40 pies si la situación lo amerita. Al ingresar la reserva del espacio en el buque deseado, se debe ingresar todas las especificaciones detalladas del contenedor que se necesita para la exportación. En el caso de la teca se usan los siguientes términos:

- General Cargo
- Dry
- 20ft

Los depósitos o patios de contenedores son empresas privadas que tienen un contrato con las navieras que son los dueños de los contenedores o que mantienen en sus stocks contenedores en alquiler pero que están bajo su control y responsabilidad. Debido a esto las navieras o su agente mantienen informado al depósito de los contenedores que recibirán o tendrán que entregar. (ZURITA RODRIGUEZ, 2014)

Como existen varios tipos de contenedores, el depósito es el encargado de efectuar todas las pruebas de revisión y controles instruidos por las navieras en su criterio de inspección previo a considerar un contenedor en estado operativo. (ZURITA RODRIGUEZ, 2014)

Las líneas o agencias navieras son quienes deciden con que deposito van a trabajar, y son ellos quienes dan las instrucciones del despacho de contenedores a los exportadores siguiendo un orden.

Actualmente cada depósito se maneja con un sistema distinto de asignación de turnos, por ejemplo, la naviera Hapag Lloyd entrega contenedores vacíos de exportación por medio del depósito Tercon, quien a su vez maneja un sistema de turnos con el mismo nombre, donde exige a la empresa de transporte terrestre ingresar datos del chofer, número de placa, fecha y hora de recogida del contenedor.

Aparentemente los pasos a seguir para el retiro del contenedor vacío en el depósito indicaría que es un proceso bastante ordenado, sin embargo, resulta ser un proceso demasiado exhaustivo para la empresa exportadora ya que deben estar más de medio día revisando primero la disponibilidad de turnos así sea en la noche o madrugada, posteriormente deben hacer el pago del turno y finalmente el transportista debería dirigirse a la hora confirmada a retirar el contenedor vacío.

El mayor inconveniente radica en que el depósito no maneja un correcto inventario de stock de contenedores aptos para despachar, ya que del 100%, en un 30% de veces aproximadamente, los contenedores no están listos para ser despachados por temas de limpieza y desinfección del contenedor, equipos en mal estado, contenedores no aptos para exportación, entre otros y en un 12% aproximadamente no tienen los contenedores disponibles.

Cuando la empresa tiene situaciones como las mencionadas en líneas inferiores, el plan de embarques previamente confirmado con sus clientes del exterior se ve afectado, causando no solo un atraso en el embarque y una molestia con los clientes, sino generando costos extras por flete falso del transporte terrestre, un flujo de caja ralentizado, incremento en el retorno de dinero por la no exportación, entre otros.

Factor externo # 2

Falla de conectividad entre Ecuapass y sistema SPF para la aprobación de los permisos de exportación.

¿Qué es el ECUAPASS?

Según (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0720-RE, 2015) Es el sistema aduanero ecuatoriano que permitirá a los Operadores de

Comercio Exterior poder realizar todas sus operaciones aduaneras de importación y exportación. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Ecuapass: Preguntas Frecuentes, n.d.)

¿Cuáles son los objetivos del ECUAPASS?

- Transparencia y eficiencia de las operaciones aduaneras Minimizar el uso de papel
- simultáneamente asegurar el control aduanero y facilitar el comercio
- Establecer el sistema de operaciones aduaneras basado en el modelo del sistema de despacho electrónico coreano (UNI-PASS)
- Establecer la Ventanilla Única de Comercio Exterior

Según (MAGAP, 2014) El Sistema de Producción Forestal SPF, es un sistema informático orientado al web implementado por la Subsecretaría de Producción Forestal del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, que permite realizar trámites en línea en el sector forestal.

Estos trámites lo realizan las personas naturales o jurídicas que se dediquen a:

- Aprovechamiento y comercialización nacional e internacional de la madera.
- Industrias que realizan transformación primaria y secundaria del producto forestal incluyendo los patios de acopio.
- Productores de plantaciones forestales.
- Colaboradores de empresas madereras que actúan en representación de la misma como delegados.
- Transportista de productos forestales
- Operador forestal
- Beneficiarios del incentivo para forestación y reforestación con fines comerciales.

Todo exportador de madera teca que este en el rol de ejecutor de una plantación forestal, se obliga a realizar el trámite de solicitud de plan de corta con el Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca MAGAP. Al concluir este proceso, el MAGAP otorga al ejecutor un documento llamado LICENCIA FORESTAL que incluye el total de metros cúbicos de madera existentes en la plantación y que serán aprovechados por el equipo de extracción forestal.

El día de carga de los contenedores de madera teca, el ejecutor / exportador, se obliga a emitir una guía de movilización por el total de metros cúbicos que han sido cargados en cada contenedor de exportación, este total de metros cúbicos embarcados ira reduciendo el total de metros cúbicos otorgados en la licencia forestal. Esta guía de movilización garantiza la legalidad de la madera y confirma que el ejecutor adquirió la potestad de corta de dicha plantación.

Así como en otros productos como el banano, la madera también se obliga a solicitar la aprobación de un permiso de exportación previo a la solicitud de salida autorizada por parte de la aduana del Ecuador (SENAE)

Dicho permiso de exportación se ingresa por ventanilla única en el sistema ECUAPASS, a este permiso se lo llama AUCP (Autorización único de control previo).

En las AUCP se debe registrar cada una de las guías de movilización de madera teca que fueron previamente emitidas en el Sistema de producción Forestal SPF el día de la carga de los contenedores.

Por situaciones externas a la del exportador, la conectividad y trazabilidad entre el sistema SPF y Ecuapass muchas veces no es el más adecuado, ya que en el sistema Ecuapass se presentan errores de tipo informático que atrasan el obtener la salida autorizada de una exportación. Al presentarse dichos errores en las AUCP, el exportador debe contactarse con el departamento de sistemas del MAGAP y pedir revisión inmediata, posteriormente, el departamento de sistema revisara junto al Ministerio de Comercio Exterior la falla técnica y darán solución en las próximas 24 horas.

En muchas ocasiones este proceso se realiza a pocas horas antes del cut off físico del contenedor y al presentarse problemas como estos, se ocasiona que la agencia naviera no embarque los contenedores por no contar con la salida autorizada.

Si un contenedor no es embarcado por no tener salida autorizada es legalmente responsabilidad del exportador y todos los costos extras serán facturados al exportador. Los costos extras involucrados son:

- Costo de Roleo a siguiente nave, valor facturado por la agencia naviera
- Costo de Roleo a siguiente nave, valor facturado por el puerto marítimo
- Costo de almacenaje por día, valor facturado por el puerto marítimo
- inspección Preembarque u antinarcóticos, valor facturado por el puerto marítimo

Factor externo # 3

Roll over de contenedores en puerto

En el sector del transporte marítimo de carga se usa el término “Roll Over” para comunicar que ciertos contenedores no han sido cargados en el buque designado. Ese tipo de problemas puede ocurrir debido a varios factores, pero siempre es una situación compleja y difícil de solucionar. Las gestiones se hacen más difíciles y tardadas cuando el hecho ha ocurrido en un puerto extranjero donde no se puede acudir en persona. (South Express Cargo, 2020)

Existen varios escenarios que pueden generar este problema, como la saturación de contenedores en un barco. esa es solo una de las situaciones que pueden originar ese hecho. Eso es de mucha preocupación para las empresas que dependen de la importación o exportación de productos. (South Express Cargo, 2020)

¿Porque no subieron mi contenedor al buque programado?

- Exceso de demanda o sobreventa por parte de la naviera
- Problemas con el peso del barco
- Omisión de la escala
- Falla mecánica
- Saturación en la aduana

- Finalización de la fecha de *cut-off* (fecha de corte)
- Problemas en la documentación

El termino *roll over* se utiliza cuando un container no ha sido embarcado en el barco programado inicialmente y se coloca en otro, lo que obviamente trastoca toda la planificación del exportador y del importador.

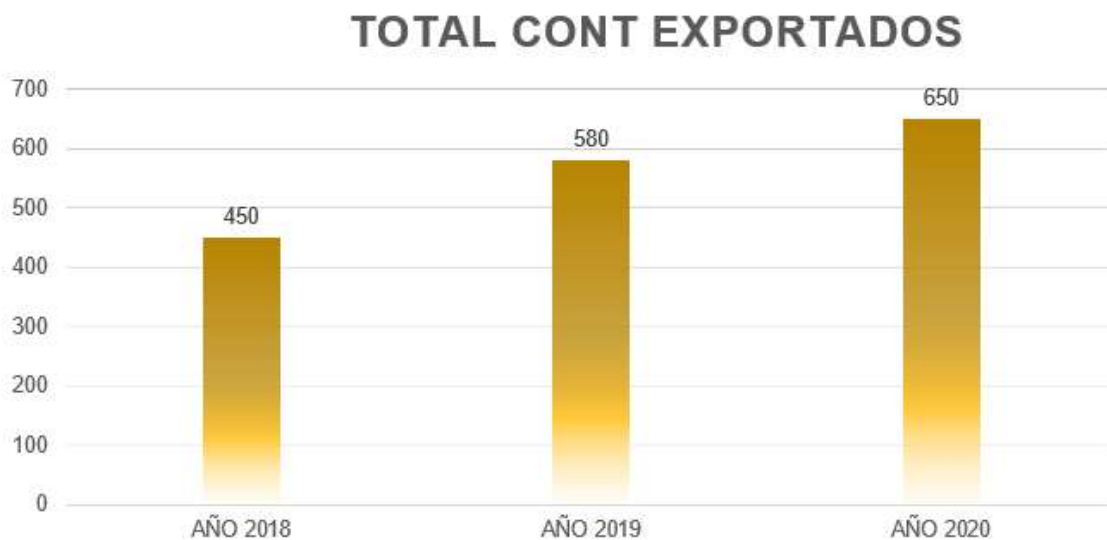
El roleo de carga, tal y como se conoce en el sector hispanohablante, puede producirse por varios motivos, como:

- *Overbooking* (cuando no hay espacio suficiente en el barco para transportar todos los containers programados).
- Problemas con el peso del barco.
- Omisiones del barco (cuando el barco se salta el puerto en el que tenía que atracar).
- Problemas en aduanas.
- Pérdida del *cut-off*.
- Problemas en la documentación.

RESULTADOS

La presente investigación es de carácter documental, por este motivo, no se realizó un estudio de campo, sino que se tomó información de fuentes fidedignas para realizar el análisis de esta.

De acuerdo con las estadísticas del año 2018-2019 y 2020, se obtuvo el siguiente resultado sobre los contenedores exportados:



Fuente: Ecuateak S.A.

Elaborado por: Katherine Isabel Lema Barrera

Análisis de Factor externo # 1: Demora en despacho de contenedores vacíos por parte del depósito asignado por la línea naviera

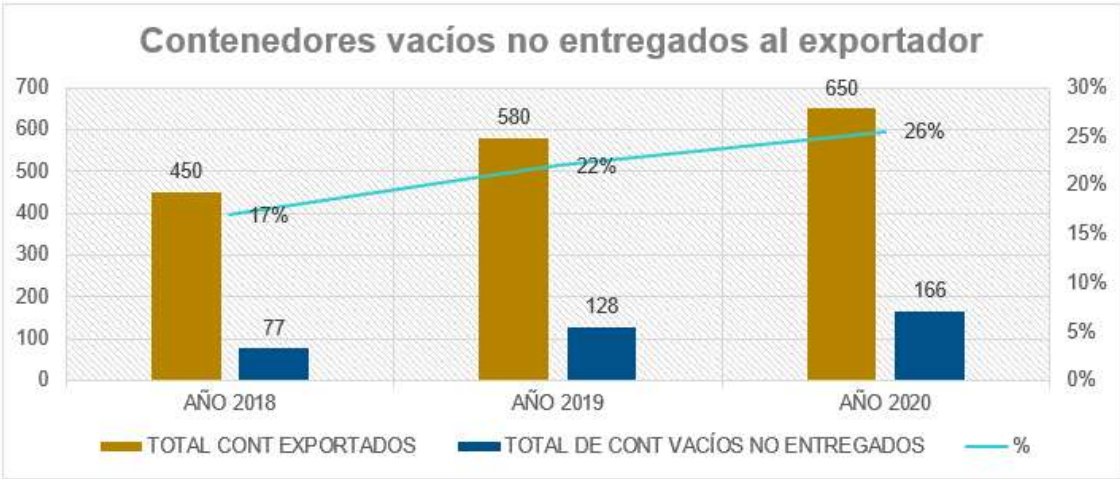
Los depósitos de las líneas navieras deberían mejorar el control de inventario de contenedores en stock o deberían implementar algún sistema automático que esté en conexión directa con la línea naviera, de tal forma que las agencias navieras no deberían confirmar el espacio en el buque a un exportador si no cuenta con los contenedores físicos.

Para una empresa exportadora, el tener una confirmación de booking, significa que puede continuar con los trámites de aduana y documentos de acompañamiento de dicho contenedor, por consiguiente, al no tener el contenedor, le ocasiona al exportador una falla en su planificación desde campo hasta un posible problema con su cliente en el exterior, quien cuenta con el producto en un tiempo establecido previamente bajo un contrato de compraventa internacional.

Por otro lado, al no contar con el contenedor listo para el embarque, esto ocasiona que el exportador a última hora tenga que realizar una reserva en otro buque con una tarifa más alta ya que la reserva sería de último momento.

En el año 2018, el 17% de las exportaciones tuvieron retrasos en la entrega de los contenedores vacíos por parte del depósito de contenedores.

En el año 2019 el porcentaje se incrementó al 22% y finalmente en el 2020 el porcentaje llegó al 26% del total de las exportaciones.



Fuente: Ecuateak S.A.

Elaborado por: Katherine Isabel Lema Barrera



Fuente: Ecuateak S.A.

Elaborado por: Katherine Isabel Lema Barrera

Análisis de Factor externo # 2: Falla de conectividad entre Ecuapass y sistema SPF para la aprobación de los permisos de exportación.

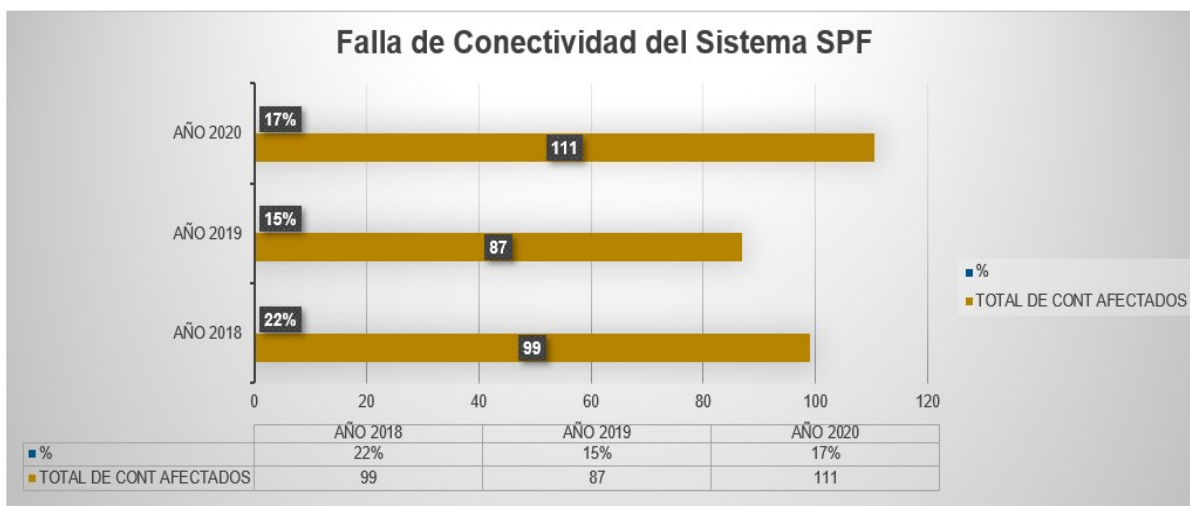
El sistema SPF es tan importante en el proceso de la exportación de madera teca, ya que para empezar, el sistema contiene el permiso de corta de las plantaciones y la licencia de aprovechamiento por un total de m³ a exportar. Cuando la empresa Ecuateak S.A. coordina el embarque de un contenedor, previo a la salida de la plantación, el departamento de exportaciones emite una guía de medioambiente la cual se emite en el sistema SPF. Mientras el sistema SPF esté funcionando, el contenedor puede salir de la plantación con la guía y sin ningún inconveniente.

Cuando el sistema SPF deja de funcionar o está en mantenimiento, el exportador se obliga a no mover ni transportar el contenedor o la madera a ningún lado ya que la guía es el único documento que confirma la legalidad de la madera.

Previo a que la aduana otorgue la salida autorizada de los contenedores, los funcionarios de aduana revisan que la guía ambiental emitida esté de forma correcta, con los m³ correctos según la Declaración de exportación (DAE). Si el sistema SPF no tiene una correcta

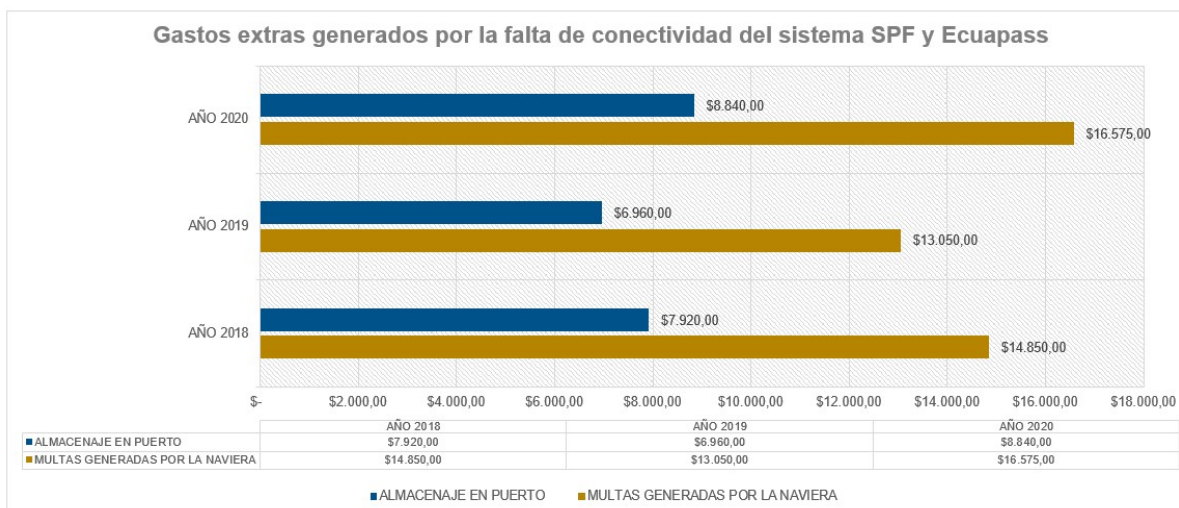
conectividad con el sistema Ecuapass, los contenedores no tendrían salida autorizada y por consiguiente no se podrían embarcar en el buque asignado.

Se considera necesario que El Ministerio de Comercio Exterior junto al MAGAP realicen planes de contingencia en caso de la falta de conectividad del sistema, con el fin de no afectar al sector exportador y ayudarlo a reducir significativamente aquellos gastos ocasionado por el no embarque de un contenedor como: almacenaje en puerto, cancelación de espacio en buque, inspección, entre otros.



Fuente: Ecuateak S.A.

Elaborado por: Katherine Isabel Lema Barrera



Fuente: Ecuateak S.A.

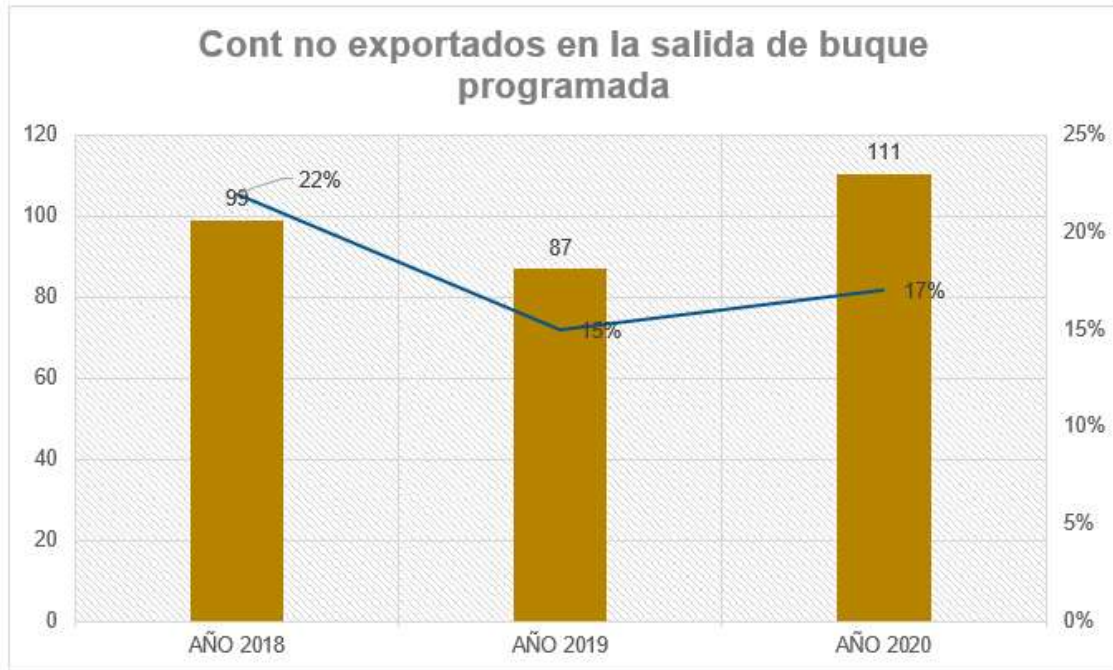
Elaborado por: Katherine Isabel Lema Barrera

Análisis de Factor externo # 3: Roll over de contenedores en puerto

Para Ecuateak S.A, el roleo de un contenedor genera gastos extras, el atraso en el cumplimiento de un contrato de compraventa con el cliente en el exterior con posibles penalidades y un cambio brusco en sus proyecciones de ventas y flujos de efectivo.

Las empresas navieras, en muchas ocasiones sobrevenden los espacios debido a que muchos exportadores a última hora cancelan los espacios por distintas razones como falta de producto, un factor externo ambiental o por falta de permisos de exportación, entre otros.

Lo más conveniente para ambas partes, refiriéndose a naviera y exportador, sería que las agencias implementen dentro de sus sistemas online, un proceso de reconfirmación de embarque por parte del exportador con 3 días previo al cut off de cada nave. De esta forma las agencias tendrían la información actualizada y en caso de tener cancelaciones estarían aún a tiempo de ofrecer los espacios a algún otro exportador que tenga el producto listo y lo necesite.



METODOLOGÍA

Diseño de la metodología

La investigación realizada para la elaboración del presente artículo de carácter científico se ha basado en los caracteres de un estudio documental inductivo, que busca mostrar los 3 factores externos con mayor afectación en el proceso de exportación de la empresa ECUATEAK.

Tipo de investigación

El desarrollo del estudio aplicó el tipo de investigación descriptivo que según (Heinemann K. , 2015) permite “la descripción de las principales causas de un hecho basado en la realidad”. Se aplicó la investigación descriptiva para analizar la problemática considerando los 4 factores externos que afectan a la empresa dentro de su proceso de exportación.

Técnicas de investigación

La técnica de investigación fue documental, es decir, tomando fuentes secundarias oficiales para la extracción de la información, las cuales se ha obtenido en base a la lectura y análisis de libros, revistas científicas, documentos, conversaciones con los administradores de la empresa y diversas páginas web, además del acceso a la base de datos y estadísticas anuales que facilitó la empresa Ecuateak S.A.

CONCLUSIONES

- La empresa Ecuateak S.A. se ve obligada en incurrir en gastos extras ocasionados por factores externos con el fin de no causar una afectación mayor en la no exportación de los contenedores de acuerdo con lo convenido en sus contratos de compraventa con los clientes del exterior.
- Se espera que el Ministerio de Comercio exterior junto con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador formulen un plan de contingencia del sistema SPF aplicable a todos los exportadores de productos forestales, con el fin de evitar que los contenedores no sean embarcados en los buques debido a salidas no autorizadas en el sistema Ecuapass.
- Se espera realizar un análisis de los actuales sistemas de monitoreo de entrega y recepción de contenedores vacíos que manejan los depósitos de contenedores con las agencias navieras.
- La presente investigación permitirá el desarrollo y ejecución de medidas correctivas a los factores externos identificados.

BIBLIOGRAFÍA

- Macías, D. A., García, C. M., & Sellan, M. A. (2018). La importancia de un plan logístico de exportación para el sector camaronero en las pequeñas y medianas empresas. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1.
- Castellano Ramirez, A. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Barranquilla, Colombia: ECO Ediciones.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Guía de operadores del comercio exterior para la gestión de las declaraciones aduaneras de exportación y de las declaraciones aduaneras simplificadas de exportación*. SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (s.f.). *Autorización para la exportación definitiva de mercancías*. Obtenido de www.gob.ec: <https://www.gob.ec/senae/tramites/autorizacion-exportacion-definitiva-mercancias>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (04 de septiembre de 2015). *Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0720-RE*. Obtenido de Sitio Web de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2015/SENAE-DGN-2015-0720-RE.pdf>
- Cánovas Sánchez, B. (2020). *El transporte marítimo internacional entre el cambio climático y el coronavirus*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Apolinario, Briones, Villaprado, & Clemente. (2015). *Seguro y logística Internacional*. New York: Palibrios.
- ZURITA RODRIGUEZ, C. (2014). *PLAN LOGISTICO PARA ELEVAR LA EFECTIVIDAD EN EL PROCESO DE LOS DEPOSITOS DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE GUAYAQUIL*. Guayaquil.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (s.f.). *Ecuapass: Preguntas Frecuentes*. Obtenido de Sitio Web de Aduana del Ecuador: https://www.aduana.gob.ec/archivos/Ecuapass/faqs_ECUAPASS.pdf

- MAGAP, M. A. (2014). *Sistema de Producción Forestal*. Obtenido de Manuales: https://spf.agricultura.gob.ec/spf/manuales/manual_de_usuario_magap_spf_incentivos_0814_v1.pdf
- Arias, F. (2015). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. Venezuela: Episteme.
- Heinemann, K. (2015). *Introducción a la metodología de la investigación empírica*. Barcelona: Paidotribo.
- Huamán, H. G. (2015). *Manual de técnicas de investigación. Conceptos y aplicaciones*. Lima - Perú: IPLADEES S.A.C.
- Leiva, F. (2017). *Metodología de la Investigación*. Barcelona – España: Quinta Edición. Editorial Norma.
- Heinemann, K. (2015). *Introducción a la metodología de la investigación empírica*. Barcelona: Paidotribo.
- Alvarado Torres, N. (2014). *Guía logística desde Bogotá hasta los puertos de Barranquilla Santa Marta y Cartagena*. Universidad Piloto de Colombia.
- South Express Cargo. (27 de 10 de 2020). *South Express Cargo - Impacto del Roll Over en el transporte marítimo*. Obtenido de Sitio Web de South Express Cargo: <https://www.southexpress.pe/impacto-del-roll-over-en-el-transporte-maritimo/>