



**República del Ecuador**

**Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil**

**Carrera: Ingeniería Portuaria y Aduanera con mención  
en Administración Portuaria**

**Alumno: George Franklin Capuz Quimís**

**Tesis de Grado  
Previo la Obtención del Título de Ing. Portuario**

**“Las salvaguardias, y su impacto en las operaciones marítimas de la  
Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda., en el período 2014 – 2015”**

**Octubre 2016**

**Guayaquil - Ecuador**

### **Declaratoria de responsabilidad**

Yo, George Franklin Capuz Quimís portador de la cédula de ciudadanía N° 0925443178 mediante la presente declaro que los resultados obtenidos en el desarrollo de la presente investigación, previo la obtención del título de Ingeniería en Puertos y Aduanas mención Administración Portuaria son totalmente originales, auténticos y personales.

De acuerdo a lo manifestado, las conclusiones, los efectos legales y académicos que se entregan en el trabajo propuesto de investigación y luego de la redacción de este documento son y serán solo de mi exclusiva responsabilidad legal y académica.

**Autor**

---

**George Franklin Capuz Quimís**

**CI. 0925443178**

## **Agradecimiento**

Al creador de todas las cosas, el que me ha dado la fortaleza para continuar cuando me he encontrado a punto de caer; por ello con toda la humildad dentro de mi corazón dedico este trabajo a Dios.

A mi madre, mujer trabajadora y luchadora que ha sabido con sabiduría y buenos sentimientos guiarme en cada paso, formando en mi un hombre de principio y valores.

A mi padre, hombre de gran corazón y humildad excepcional; que ha forjado en mi un hombre soñador y de grandes aspiraciones.

Gracias ambos por que el mejor regalo que me pudieron dar fue el amor a la familia y al trabajo.

A mis hermanos, que siempre tengan presente que todo es posible con esfuerzo, sacrificio y decisión.

A mi novia, por jamás soltar mi mano y confiar en mí.

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

A mi madre y padre, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional sin importar los altos y bajos.

## **Resumen**

Ecuador atraviesa una compleja etapa económica, debido a la crisis mundial que se originó en el año 2008 y la vertiginosa caída del precio de barril de petróleo a fines del año 2014 y sus consiguientes bajas en el año 2015, estos factores se complementan en un escenario capaz de llevar al Gobierno de turno a enfrentar un desequilibrio en la balanza comercial petrolera, desestabilizando de esta manera la economía local y llevándolo a tomar medidas restrictivas a las importaciones de carácter arancelario llamadas salvaguardias, y esto con la finalidad de llegar a un equilibrio dentro de la balanza de comercial.

Estas salvaguardias, se ven reflejadas en el país a través del incremento en los precios a los consumidores finales, y de manera puntual para este análisis se ven reflejadas en la disminución en el tránsito y movimiento de TEUS, mismo que para empresas como Transoceanica Cía. Ltda., proveedores de un servicio de logística integral en el país, reflejan el comportamiento de un mercado en el que se debe competir con grandes empresas de injerencia mundial, y que debido a la presencia de nuevas medidas arancelarias se ven directamente afectado.

## **Abstract**

Ecuador is going through a difficult economic period, due to the global crisis that originated in 2008 and the precipitous drop in the price of a barrel of oil at the end of 2014 and consequent low in 2015, these factors are complemented on stage able to lead the government of the day to face an imbalance in the oil trade balance, destabilizing thus the local economy and bringing it to take restrictive import tariff nature calls safeguards measures, and this in order to reach a balance within balance of trade.

These safeguards are reflected in the country through higher prices to final consumers, and in a timely manner for this analysis are reflected in the decline in traffic and movement TEUs, same as companies like Transoceanica Cia. Ltda., providers of integrated logistics services in the country, reflect the behavior of a market in which to compete with large companies world - interference, and due to the presence of new tariff measures are directly affected.

## Índice de contenidos

Introducción.....	- 1 -
Capítulo 1. ....	- 3 -
Planteamiento de la situación problemática .....	- 3 -
1.1 Planteamiento del Problema .....	- 3 -
1.1.1 Salvaguardias.....	- 6 -
1.1.2 Operaciones Marítimas .....	- 6 -
1.2 Formulación del Problema .....	- 6 -
1.3 Subproblemas de investigación .....	- 7 -
1.4 Objetivo general.....	- 7 -
1.5 Objetivos específicos .....	- 7 -
1.6 Delimitación del problema .....	- 8 -
1.7 Hipótesis.....	- 8 -
1.8 Variables.....	- 8 -
1.8.1 Variable independiente .....	- 8 -
1.8.2 Variable dependiente .....	- 8 -
1.9 Justificación.....	- 9 -
Capítulo 2. Marco Teórico .....	- 11 -
2.1 De las Salvaguardias .....	- 11 -
2.1.1 Plazos permitidos para la vigencia de salvaguardias .....	- 13 -
2.1.2 Consultas sobre compensaciones por la aplicación de salvaguardias.....	- 14 -

**“Las salvaguardias, y su impacto en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera  
Transoceánica Cía. Ltda., en el período 2014 – 2015”**

**VIII**

2.1.3 Excepciones para la aplicación de salvaguardias .....	14 -
2.1.4 Organismo rector específico.....	15 -
2.1.5 Análisis previo a una nueva implementación de salvaguardias .....	17 -
2.2 Panorama económico del País .....	20 -
2.3 Barreras al Comercio Internacional .....	22 -
Capítulo 3: Metodología .....	31 -
3.1 Modalidad de la investigación.....	31 -
3.2 Tipo de Investigación.....	31 -
3.3 Fuente de Datos .....	32 -
3.4 Plan de Muestreo .....	32 -
3.5 Población.....	32 -
3.5.1 Transportación Marítima.....	34 -
3.5.2 Transportación aérea.....	34 -
3.5.3 Transportación interna .....	34 -
3.5.4 Depósito de Contenedores.....	35 -
3.6 Técnicas e instrumentos de investigación .....	36 -
3.7 Diseño de cuestionario para entrevista.....	37 -
3.8 Plan de recolección de datos.....	37 -
3.9 Plan para el procesamiento de la información obtenida .....	38 -
Capítulo 4. Análisis y discusión de resultados .....	39 -
Capítulo 5 .....	70
5.1 Análisis del entorno. ....	70

**“Las salvaguardias, y su impacto en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera  
Transoceánica Cía. Ltda., en el período 2014 – 2015”**

	<b>IX</b>
5.2 Análisis PEST.....	72
5.3 Conclusiones.....	76
5.4 Recomendaciones .....	77
Bibliografía.....	79
Anexo A1 .....	83
Banco de preguntas para la realización de la entrevista.....	83
Anexo A2 .....	85
Registro Oficial, aplicación de salvaguardias .....	85
Anexo A3 .....	89
Evolución de la Exportaciones .....	89

## Índice de tablas

<b>Tabla 1:</b> Relación en porcentaje, del incremento de aranceles a partir de las salvaguardias del tipo de productos.....	- 4 -
<b>Tabla 2:</b> Delimitaciones del Problema.....	- 8 -
<b>Tabla 3:</b> Varios productos afectados por los nuevos aranceles.....	- 25 -
<b>Tabla 4:</b> Tráfico de contenedores llenos Comunidad Andina (CAN) .....	- 41 -
<b>Tabla 5:</b> Movimiento de contenedores de importación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2014 .....	45
<b>Tabla 6:</b> Movimiento de contenedores en la importación, por Transoceanica año 2014 .....	46
<b>Tabla 7:</b> Movimiento de contenedores importación año 2014, en Ecuador.....	47
<b>Tabla 8:</b> Participación de mercado de Transoceanica en el movimiento de contenedores importación año 2014 .....	48
<b>Tabla 9:</b> Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2014 .....	49
<b>Tabla 10:</b> Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica año 2014 .....	50
<b>Tabla 11:</b> Movimiento de contenedores exportación año 2014 .....	51
<b>Tabla 12:</b> Participación de mercado de Transoceanica en el movimiento de contenedores exportación año 2014.....	52
<b>Tabla 13:</b> Variación de contenedores movidos en el año 2015, frente al año 2014 importación / exportación.....	55
<b>Tabla 14:</b> Participación de Transoceanica en el total de TEUS movidos en el Ecuador, año 2014 y 2015.....	56
<b>Tabla 15:</b> Comparativo del total importaciones país año 2014 – 2015, periodo.....	58

<b>Tabla 16:</b> Comparativo total exportaciones país año 2014 – 2015, periodo Julio – Diciembre.....	59
<b>Tabla 17:</b> Movimiento de contenedores en importación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2015 .....	60
<b>Tabla 18:</b> Movimiento de contenedores en la importación, por Transoceanica año 2015 .....	61
<b>Tabla 19:</b> Movimiento de contenedores importación año 2015, en Ecuador.....	62
<b>Tabla 20:</b> Participación de mercado de Transoceanica en el movimiento de contenedores importación año 2015 .....	63
<b>Tabla 21:</b> Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2015 .....	64
<b>Tabla 22:</b> Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica año 2015 .....	65
<b>Tabla 23:</b> Movimiento de contenedores exportación año 2015, en Ecuador.....	66
<b>Tabla 24:</b> Participación de Transoceanica, en el total de movimientos de TEUS exportación año 2015.....	67

## Índice de gráficos

<b>Grafico No. 1</b> Tasa de desempleo en Ecuador años 2014 y 2015 .....	<b>30 -</b>
<b>Grafico No. 2</b> Participación de cada Línea Naviera representada por Transoceanica en la importación, año 2014.....	<b>42 -</b>
<b>Grafico No. 3</b> Participación por Línea Naviera representada por Transoceanica en la Exportación año 2014 .....	<b>43 -</b>
<b>Grafico No. 4</b> Comportamiento de movimientos por Transoceanica, en la importación año 2014 .....	<b>46</b>
<b>Grafico No. 5</b> Comportamiento del movimiento de TEUS en la importación, en el Ecuador durante el año 2014.....	<b>47</b>
<b>Grafico No. 6</b> Demostración gráfica de la participación (%) de Transoceanica, en el movimiento de TEUS, para las importaciones año 2014.....	<b>48</b>
<b>Grafico No. 7</b> Comportamiento del movimiento de TEUS exportación, realizados por Transoceanica, en el año 2014.....	<b>50</b>
<b>Grafico No. 8</b> Comportamiento del movimiento de TEUS en la importación, en el Ecuador durante el año 2014 .....	<b>51</b>
<b>Grafico No. 9</b> Demostración gráfica de la participación (%) de Transoceanica, en el movimiento de TEUS, para exportaciones, año 2014.....	<b>52</b>
<b>Grafico No. 10</b> Grafico comparativo, unidades exportación e importación año 2014. .	<b>54</b>
<b>Grafico No. 11</b> Participación de Transoceanica en el total de TEUS movidos en el Ecuador, en los años 2014 y 2015 .....	<b>56</b>
<b>Grafico No. 12</b> Comparativo del movimiento de contenedores año 2014 y 2015 por Transoceanica en las importaciones y exportaciones; en el Ecuador. ....	<b>57</b>
<b>Grafico No. 13</b> Comparativo del total importaciones país año 2014 – 2015, periodo Julio – Diciembre Medido en TEUS .....	<b>58</b>

<b>Grafico No. 14</b> Comparativo del movimiento de TEUS exportación, realizados por Transoceanica en el primer semestre de los años 2014 y 2015, respectivamente. ....	<b>59</b>
<b>Grafico No. 15</b> Comportamiento del movimiento de TEUS realizados por Transoceanica en importación, año 2015 .....	<b>61</b>
<b>Grafico No. 16</b> Comportamiento del movimiento de TEUS en importación, registrados en Ecuador en el año 2015 .....	<b>62</b>
<b>Grafico No. 17</b> Participación de Transoceanica en el total de TEUS movidos en importación, registrados en Ecuador año 2015 .....	<b>63</b>
<b>Grafico No. 18</b> Comportamiento del movimiento de TEUS exportaciones, realizados por Transoceanica, año 2015 .....	<b>65</b>
<b>Grafico No. 19</b> Movimiento de TEUS exportación registrados en el Ecuador, año 2015 .....	<b>66</b>
<b>Grafico No. 20</b> Representación del porcentaje de participación de Transoceanica, con respecto al total de TEUS movidos en la exportación en Ecuador en el año 2015 .....	<b>67</b>
<b>Grafico No. 21</b> Comportamiento de las operaciones marítimas en la importación año 2014 y 2015 de Transoceanica Cia. Ltda. ....	<b>69</b>

## Índice de imágenes

<b>Imagen No. 1</b> Instrumentos para mejorar las exportaciones .....	<b>24 -</b>
Imagen No. 2 Distribución de nuevos aranceles por la clasificación de productos ...	<b>27 -</b>
<b>Imagen No. 3</b> Detalle de Líneas Navieras representadas por el Grupo Transoceanica en Ecuador .....	<b>36 -</b>
<b>Imagen No. 4</b> Evolución del precio de petróleo. ....	<b>39 -</b>

## **Introducción**

El panorama económico en la última década ha sido muy cambiante. Sin embargo, diversos riesgos rodean las perspectivas de una recuperación sostenida y una economía mundial estable, en particular los problemas de endeudamiento en el Ecuador, se han convertido en un detonante para la implementación de una serie de barreras al comercio exterior e impuestos al comercio local, a fin de incrementar la recaudación fiscal. Estos riesgos se incrementaron como consecuencia de las extraordinarias conmociones ocurridas en 2011, entre ellas catástrofes naturales y perturbaciones políticas, así como el aumento y la inestabilidad de los precios del petróleo y los productos básicos.

Dado que el transporte marítimo prospera y disminuye al ritmo de las condiciones macroeconómicas mundiales. Después de reducirse en el año 2009, el transporte marítimo internacional mostro un aumento de la demanda en el año 2010 y una variación positiva de los volúmenes del comercio marítimo, especialmente en los tránsitos para contenedores secos. No obstante, las perspectivas continúan siendo inciertas, dado que el transporte marítimo no escapa a las condiciones inciertas que enfrenta la economía mundial.

Así mismo, los puertos han venido avanzando de primera, segunda y tercera generación con centros integrados de logística, distribución, y avances tecnológicos, además no solo se han especializado sino que se hacen más variables en una combinación de servicios y prestaciones de la mano con la evolución y desarrollo de los buques cargueros.

El presente trabajo busca realizar un análisis profundo e imparcial a las operaciones marítimas realizadas por la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda., observada en años determinados cruciales en la última década del país y de su actividad de comercio internacional.

Mediante la realización de gráficos, tablas, y métodos cuantitativos se busca determinar la afectación positiva o negativa en las operaciones marítimas de Transoceanica Cia. Ltda., que pudo haber conllevado la implementación de salvaguardias como medida de restricción a las importaciones y medio de apoyo para el equilibrio de la balanza comercial en el Ecuador en el año 2015. Así como la aplicación de sobre tasas arancelarias, y la presencia de nuevas normativas exigibles para la importación de productos son algunas de las variables presentadas para el análisis en el desarrollo de este trabajo.

La finalidad del presente trabajo, es obtener de una fuente primaria aquellos indicadores reales, que permitan establecer un panorama claro del movimiento de TEUS (Twenty Equivalent Unit), realizados por Transoceanica Cia. Ltda., en los años 2014 y 2015 en las operaciones de importación y exportación.

## Capítulo 1.

### Planteamiento de la situación problemática

#### 1.1 Planteamiento del Problema

El escenario económico mundial se visto reflejado las previsiones relacionadas con nuestra balanza de pagos y nos coloca frente a un nuevo y complicado panorama que mantiene incidencia de carácter comercial esto en su gran mayoría debido a la reducción en el precio del petróleo, la apreciación del dólar norteamericano, por lo que se hace imperativo adoptar medidas para regular el nivel general de las importaciones y equiparar nuestra Balanza Comercial.

De esta manera el Gobierno Nacional estableció una serie de medidas para enfrentar los impactos de este nuevo contexto, y se ve en la necesidad de implementar una medida que regule la balanza comercial, tal como lo permite la Organización Mundial de Comercio OMC con la finalidad de salvaguardar el equilibrio externo; medidas denominadas salvaguardias por balanza de pagos que consiste en la aplicación de aranceles a determinadas importaciones.

Esta medida y su aplicación ha sido socializada y debatida de manera conjunta con el sector privado, ya que se ha realizado una serie de diálogos y análisis con el propósito de reducir el impacto sobre la producción nacional, con el propósito de reducir el efecto sobre la producción nacional, tampoco podría afectar a las mercaderías que se encuentran en tránsito.

A pesar del diálogo y los múltiples conversatorios los porcentajes de incrementos para los aranceles en los diversos productos, tal como se muestra en la *Tabla 1*, han complicado la proyección de crecimiento del sector privado.

**Tabla 1: Relación en porcentaje, del incremento de aranceles a partir de las salvaguardias del tipo de productos.**

<b>Sobretasa</b>	<b>Producto</b>
<b>5%</b>	Bienes de capital y materias primas no esenciales
<b>15%</b>	Bienes de sensibilidad
<b>25%</b>	Neumáticos, cerámicas, CKD de televisores y CKD motos
<b>45%</b>	Bienes de consumo final, motos, televisores

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior  
Elaborado por: El Autor

Según cifras oficiales, las importaciones registradas en el primer semestre del año 2015, de los productos que se encuentran sujetos a un arancel de salvaguardia, establecido mediante la Resolución 11 del Comex, decrecieron en 428 millones de dólares, en lo que corresponde en el primer semestre del año 2014, es decir un 11,7% menos, disminuyendo de 3.673 millones a 3.245 millones de dólares. Esta variación se refleja además por tipo de producto. Los bienes de capital sujetos a este arancel disminuyeron un 15% en tanto que los bienes de consumo cayeron 5% y las materias primas, un 17%.

Por otro lado, en función de los cuatro niveles de arancel de salvaguardia se observa que únicamente los sujetos al 25% de impuesto adicional registraron un valor de importación ligeramente superior (USD 388 millones), con relación al registrado en el primer semestre del año anterior (383 millones), en tanto que las importaciones de los productos sujetos al 45% de impuesto adicional fueron las que más se redujeron en (169 millones de dólares), al pasar de 1 508 millones a 1 303 millones de dólares.

Lo complejo de este panorama es que a más de estas disminuciones, especialmente de materias primas y bienes de capital, es que se están reflejando en una menor producción de bienes y servicios y por ende en el nivel de empleo, así vemos que se ha producido un encarecimiento que se está trasladando a los costos de dicha producción.

Con la salvaguardia se espera evitar la salida de aproximadamente \$ 2.200 millones y así equilibrar la balanza. Pero dentro del contexto nacional en donde no solo se ven comprometidas las importaciones sino la producción nacional, esta es una medida considerada parche que no corrige debilidades de fondo.

*Carrera, J. (2015.) La falta de diversificación de exportaciones, falta de inversión extranjera directa, elevado gasto público (pasó del 33 % del PIB en el 2009 al 43 % en el 2014, según el OPF) y, en general, un modelo que no se sustenta en la actividad privada, sino en la pública (el 53% de la inversión es pública y el 47 % privada).*

A la situación descrita se suma la depreciación de las monedas de Colombia y Perú, lo cual en conjunto deriva en un mayor estímulo para el ingreso de mercancía sin regulación o comercio no registrado que se observa en frontera. Finalmente, en estas condiciones, es muy difícil negociar Acuerdos de Libre Comercio, es decir, con la aplicación de un arancel de salvaguardia que afecta aproximadamente al 40% del total de los productos, puesto que una de las primeras condiciones que nos exigirían, sería el levantamiento de esta medida, lo que quiere decir que este tipo de negociaciones se podrían retomar a partir, del mes de junio del 2016, lo que complica el panorama para las compañías nacionales

que brindan servicios logísticos en el país.

### **1.1.1 Salvaguardias**

Las salvaguardias son medidas que velan por la protección del desarrollo de la industria nacional ante la constante amenaza del crecimiento absoluto o relativo de las importaciones. Estas medidas consisten en la restricción temporal de las importaciones que afectan con dañar o causar un daño grave al sector nacional los cuales no estas preparados para competir con los productos importados.

El inconveniente de éstas surge cuando se imponen por razones diferentes a la protección del sector, y es ahí cuando se debe analizar el problema inmerso tiene su génesis en las importaciones.

### **1.1.2 Operaciones Marítimas**

Para efectos de análisis de este trabajo, se tomara como referencia a las operaciones marítimas de Transoceanica Cia. Ltda., y de manera puntual referenciando de manera exclusiva a las importaciones y exportaciones efectuadas en los años 2014 y 2015.

## **1.2 Formulación del Problema**

¿De qué manera incide la aplicación de las salvaguardias en el comercio exterior a las operaciones marítimas de la Agencia Naviera Transoceanica Cía. Ltda., durante el periodo 2014 - 2015?.

### **1.3 Subproblemas de investigación**

- I. ¿Cuál fue la cantidad de TEUS movidos por Transoceanica Cía. Ltda. en el año 2014?
- II. ¿Cuál fue el número de TEUS movidos en el año 2015 por Transoceanica Cía. Ltda.?
- III. ¿En qué porcentaje variaron los TEUS movidos por Transoceánica Cía. Ltda.?

### **1.4 Objetivo general**

Establecer el impacto de la implementación de las salvaguardias, en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda., durante el período 2014 – 2015.

### **1.5 Objetivos específicos**

- I. Plantear los motivos, que llevaron a la implementación de salvaguardias en el marco del comercio exterior, en el Ecuador
- II. Analizar de manera cuantitativa el impacto de las salvaguardias en las operaciones marítimas de Transoceánica Cia. Ltda.
- III. Establecer un comparativo en el movimiento de TEUS para importación y exportación del mercado ecuatoriano.

## 1.6 Delimitación del problema

Tabla 2: Delimitaciones del Problema

Delimitación	Campo
Geográfica	Transoceanica Cía. Ltda.
Cronológica	2014 y 2015
Operativa	Area marítima, específicamente al movimiento de contenedores medidos en TEUS, en la importación y exportación

Elaborado por: El Autor

## 1.7 Hipótesis

La aplicación de las salvaguardias, incide en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda., en el periodo 2014 y 2015.

## 1.8 Variables

### 1.8.1 Variable independiente

- i. La aplicación de salvaguardias, como medida de compensación a la balanza comercial.

### 1.8.2 Variable dependiente

- i. Movimiento de TEUS para la importación y exportación por Transoceánica Cía. Ltda., en el periodo 2014 – 2015.
- ii. TEUS de productos no tradicionales exportados con Transoceánica Cía. Ltda.

## 1.9 Justificación

El flujo internacional de cargas desde y hacia el Ecuador ha crecido a un ritmo interesante en los últimos años, este hecho no es una realidad aislada, pues se hace presente en nuestro país a través de las cantidades de unidades contenerizadas de las cuales se registra su movimiento, y que han incrementado con gran celeridad alrededor del globo terráqueo.

La puesta en vigencia de varios tratados bilaterales, multilaterales, regionales, y demás mecanismos de integración son algunos de los factores que han aportado a que el intercambio de bienes entre los países se convierta en una parte importante de sus economías. La cada vez más creciente demanda de bienes provenientes de países extranjeros, así como la globalización y delineamiento estratégico de varias empresas con presencia mundial han hecho que el intercambio de insumos, materias primas y entrega de productos elaborados evolucionen el comercio exterior, dando gran importancia y parte fundamental del mismo al transporte internacional de carga y todas sus actividades conexas.

El panorama antes descrito avizora un futuro complicado para los volúmenes de intercambio comercial entre países con los que Ecuador mantiene relaciones comerciales, esto sumado a las intenciones gubernamentales de dar incentivos a los productores e inversionistas, lo cual permite entender que las intenciones serían fortalecer al sector productivo, con la finalidad de crear más fuentes de ingreso nacionales.

La investigación a desarrollarse tiene como fin despejar interrogantes empezando por establecer el movimiento operativo de la Agencia Naviera Transoceanica Cia. Ltda., en el año 2014 y 2015, la oferta de servicios de transporte marítimo brindado por sus líneas representadas que operan en el país, y su participación en el mercado ecuatoriano referente al movimiento de TEUS en el país, lo que definiendo entre otros aspectos su capacidad para servir con eficiencia a la demanda nacional.

Un factor importante para esta investigación, es el flujo en el movimiento de contenedores registrados durante los periodos de análisis en el Ecuador, y su comportamiento frente a los diferentes eventos establecidos en el marco del régimen impositivo al comercio exterior; así como el planteamiento comercial establecido por Transoceanica para con la realidad del mercado logístico ecuatoriano.

## Capítulo 2

### Marco Teórico

#### 2.1 De las Salvaguardias

Los miembros adherentes al GATT del artículo XIX del Acuerdo General permite recurrir a medidas de “salvaguardia” para mantener bajo protección a una determinada rama de producción nacional de un incremento no previsto de las importaciones de cualquier producto que provoque, o pueda causar, un perjuicio grave a dicho sector productivo.

El acuerdo amplía la posibilidad al restringir las llamadas medidas de “zona gris” y establecer una “cláusula de extinción” para todas las medidas de salvaguardia. Éste indica que ninguna de las partes contratantes procurará el establecimiento, adopción ni podrá mantener limitaciones voluntarias de las exportaciones, acuerdos de comercialización ordenada u otras medidas similares respecto de las exportaciones o las importaciones.

Toda regulación de esta índole que se encuentre en vigencia en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo se pondrá en conformidad con este acuerdo o se deberá eliminar continuamente en un plazo de cuatro años, por este motivo en Ecuador la postura inicial del gobierno fue de una normativa con tiempo de duración de quince meses; posterior a la entrada en vigor del Acuerdo por el que se establece la OMC.

Se podrá gestionar una excepción para una medida puntual en el caso de cada país miembro importador, medida que deberá ser objeto de mutuo acuerdo que se encuentre directamente interesado el miembro.

Así mismo, se pondrá fin a todas las medidas de salvaguardia vigentes adoptadas al amparo del artículo XIX del Acuerdo General de 1947 a más tardar ocho años después de la fecha en que se hayan aplicado por primera vez o cinco años después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo por el que se establece la OMC, si esta fecha fuera anterior.

Adicional en el acuerdo se dispone de prescripciones sobre la correspondiente investigación, que comprenden un aviso público de las audiencias y otros medios arbitrados para que las partes interesadas puedan presentar pruebas, entre otras cosas sobre si la medida es o no de interés público. En circunstancias críticas, podría adoptarse una medida de salvaguardia provisional sobre la base de una determinación preliminar de la existencia de perjuicio grave.

En el acuerdo se pronuncian además los criterios relativos a la presencia de “perjuicio grave” y las variables que se deben tener en cuenta para determinar los efectos de las importaciones. La medida de salvaguardia deberá ser aplicada únicamente en la medida requerida para prevenir o reparar el perjuicio grave y agilizar el reajuste.

Si se instaurarán restricciones cuantitativas, las mismas no deberán generar la reducción de la magnitud de las importaciones por debajo de la media anual de los tres primeros años representativos sobre los cuales se disponga de estadísticas, a menos que se justifique la necesidad de establecer un nivel distinto para prevenir o reparar el perjuicio grave.

Desde un inicio, las medidas de salvaguardia se podrán aplicar a cualquier producto, sin tomar en cuenta su procedencia. Desde cuando un contingente sea asignado a diversos país que sean los que suministren al mismo; el país miembro que aplique restricciones deberá llegar a un acuerdo con otros miembros que tengan un interés sustancial en proveer el producto de que se trate normalmente, el cupo será asignado en proporciones basadas en la cantidad o el valor totales de las importaciones del producto que se suminitren durante un período representativo anterior. No obstante, el país importador podría no tomar en cuenta aquella norma en caso de demostrar, en consultas que sean celebradas bajo los auspicios del Comité de Salvaguardias, que las importaciones procedentes de algunas partes involucradas, han incrementado en cantidades desproporcionadas relacionadas con el incremento total y que esa desviación se encontraría justificada y sería equitativa para todos los proveedores. Se debe considerar que la duración de la medida de salvaguardia no podrá superar cuatro años de vigencia.

### **2.1.1 Plazos permitidos para la vigencia de salvaguardias**

En el marco del acuerdo se establecen períodos de duración para las medidas de salvaguardia; como regla principal, esta medida no deberá superar cuatro años, aunque dicho plazo podría extenderse hasta un plazo máximo de ocho años si las autoridades competentes en el país importador afirme que la resolución es realmente necesaria y la demostración que la producción se estaría reajustando progresivamente gracias a las mismas.

Las medidas impuestas por un período de más de un año, deberá de ser liberada progresivamente durante el período de aplicación. La re aplicación de ninguna medida de salvaguardia a la importación de un producto no se podrá realizar a ninguna medida de salvaguardia que haya estado sujeto a una medida de esa índole hasta que haya

transcurrido un transcurso de tiempo igual a la duración de la medida anterior, a condición de que el período de no aplicación sea un mínimo de dos años. Sin embargo, podrá ser nuevamente aplicada a la importación de un producto una medida de salvaguardia cuya duración sea de 180 días o menos cuando haya transcurrido un año como mínimo desde la fecha de introducción de la medida relativa a ese producto y no se haya aplicado tal medida al mismo producto más de dos veces en el período de cinco años inmediatamente anterior a la fecha de introducción de la medida.

También tendrá el derecho a volver a aplicar una resolución de salvaguardia a la importación de un producto que haya estado sujeto a una medida de esa índole durante un período igual a la mitad de aquel durante el cual la medida haya sido aplicada, siempre que el período de no aplicación haya sido de dos años mínimo.

### **2.1.2 Consultas sobre compensaciones por la aplicación de salvaguardias**

En el caso hipotético de no concluir con un buen acuerdo en dichas consultas, los participantes involucrados podrán retirar las concesiones equivalentes u otras obligaciones contraídas en virtud del GATT de 1994; no así, ésta resolución no se encuentra disponible durante los primeros tres años desde la aplicación de la medida de salvaguardia, si ésta se encontrara de acuerdo a las disposiciones del acuerdo, y se hubiera adoptado como consecuencia de un aumento en términos absolutos de las importaciones.

### **2.1.3 Excepciones para la aplicación de salvaguardias**

Las salvaguardia no podrá ser aplicada a productos cuyo origen sea un país miembro en vías de desarrollo, cuando la parte que corresponda a éste producto en las importaciones del país aplicante de las medidas no exceda del 3% y a condición de que los países miembros en desarrollo con una participación en las importaciones menor del

3% no representen en conjunto más del 9% de las importaciones totales del producto a comercializar.

Una parte contratante en desarrollo podrá tener la disposición de prorrogar el período de aplicación de una medida de salvaguardia por un plazo de hasta dos años más allá del período máximo que se establece normalmente.

#### **2.1.4 Organismo rector específico**

Existe un Comité de Salvaguardias, dentro de lo establecido por la OMC, que funge las veces de organismo supervisor para la aplicación de disposiciones y está encargado, de manera particular, de la vigilancia de los compromisos enunciados. Este comité se encuentra regido por el Acuerdo SG (Acuerdo sobre Salvaguardias).

*Art.1 establece que el Acuerdo SG (Acuerdo sobre Salvaguardias), es el instrumento por el que pueden aplicarse las medidas establecidas en virtud del artículo XIX del GATT de 1994. Es decir, toda medida para la que se invoque como justificación el artículo XIX (que permite la suspensión de concesiones y obligaciones establecidas en el marco del GATT en las circunstancias “de urgencia” indicadas) debe adoptarse de conformidad con las disposiciones del Acuerdo SG. (GATT, 1994)*

*El Acuerdo no es aceptable a las medidas adoptadas de conformidad con otras disposiciones del GATT de 1994 o de los Acuerdos Comerciales Multilaterales o de conformidad con protocolos y acuerdos o convenios concluidos en el marco del GATT de 1994 (en su apartado c del párrafo 1 del artículo 11).*

El artículo 2, presenta las que podrían aplicarse medidas de salvaguardia. Esas condiciones son: *un aumento de las importaciones y un daño grave o una amenaza de daño grave causado por ese aumento.*

El “*daño grave*” se define como la disminución de la industria nacional. Si se determina un daño grave, la autoridad encargada de la investigación debe evaluar las variables que prevalecen o que se relacionen con el estado actual de esa rama de producción.

Las variables que se deben analizar son: el ritmo de crecimiento y el costo del aumento de las importaciones en términos absolutos y relativos; además de la porción del mercado interno que se encuentra afectada por el crecimiento progresivo de las importaciones; así como la variación en el nivel de ventas, la productividad, la producción, la utilización de la capacidad, las utilidades y el empleo en la especialización nacional.

Se entiende por “*amenaza de daño grave*” el claro impacto negativo que se puede dar, sujeta a hechos reales y no únicamente en posibilidades o inferencias. Incluso cuando no se establezca la existencia de uno, se podrá aplicar una medida de salvaguardia si se determina que existe una amenaza de un daño grave.

Se considera “*rama de producción nacional*” como el conjunto de productores de productos similares o directamente competidores que operen dentro del territorio de un Miembro o aquellos cuya producción conjunta de productos similares o directamente competidores constituyan una proporción importante de la producción nacional total de esos productos. Esta definición permite una consideración más amplia de los efectos que en los casos sobre medidas antidumping o compensatorias.

*Una determinación de daño grave no se podrá formular hasta que no existan pruebas objetivas de la existencia de afectaciones por otras variables, no únicamente una relación indirectamente proporcional, entre el crecimiento de las importaciones y la caída de la producción nacional. (GATT, 1994)*

### **2.1.5 Análisis previo a una nueva implementación de salvaguardias**

Únicamente se podrá aplicar nuevas medidas de salvaguardia tras una investigación realizada por las partes autorizadas y competentes involucradas de acuerdo a los procedimientos establecidos.

Las investigaciones deberán ser gestionadas bajo un arreglo a un procedimiento establecido con anterioridad y hecho público. Aunque el Acuerdo no posee disposiciones redactadas al respecto, exige un aviso público razonable de la investigación. Las autoridades que se encuentran aptas para involucrarse están en la obligación de publicar un análisis detallado del caso a manera de un informe en el que se expongan y expliquen sus conclusiones sobre todas las cuestiones involucradas, incluida una demostración de la pertinencia de los factores examinados.

La autoridad investigadora está obligada a celebrar audiencias públicas o a facilitar otros medios apropiados para que las partes interesadas (importadores, exportadores, productores, etc.) expongan sus puntos de vista y respondan a las opiniones de los demás con respecto a las situaciones razón de investigación. Una de las cosas sobre las que debe pedirse la opinión de las partes es si la aplicación de la medida de salvaguardia sería o no de interés público.

Aparte de la prescripción general de que las medidas de salvaguardia sólo deben ser aplicadas en la medida necesaria para prevenir o reparar un daño grave y facilitar el

reajuste, el Acuerdo no da orientaciones sobre cómo debe establecerse el nivel de una medida de salvaguardia en forma de un incremento del arancel.

Los Miembros que instauren las medidas de salvaguardia como medida de restricción a las importaciones deberán generalmente “pagar” por ellas mediante una compensación a los demás intervinientes.

Un Miembro que acoja una medida de salvaguardia debe permanecer en un nivel de concesiones y otras obligaciones sustancialmente equivalente con respecto a los Miembros exportadores afectados. De no llegarse a ese acuerdo sobre compensación en un plazo de treinta días, los estados miembros exportadores afectados podrán suspender individualmente concesiones u otras obligaciones sustancialmente equivalentes (es decir, aplicar medidas de “retorsión”), siempre que el Consejo del Comercio de Mercancías no desapruere esa suspensión.

Este es el caso de lo sucedido con Panamá, país miembro de la OMC que implantó una medida de retorsión hacia Ecuador en el año 2009 luego de que el Servicio de Rentas Internas (SRI), lo colocara en el listado de paraísos fiscales, lo que impide a las empresas panameñas a participar como proveedores en el mercado ecuatoriano, a lo que el País Centroamericano respondió con una medida en donde ninguna persona natural o jurídica ecuatoriana podría participar en procesos de contratación o concesión en dicho País.

De no acordar una compensación, no se podrá ejercer el derecho de retorsión mientras se encuentre en los tres primeros años de aplicación de una medida de salvaguardia si la misma medida ha sido adoptada sobre la base de un incremento en términos absolutos de las importaciones y se encuentra en conformidad con las demás disposiciones del mismo.

En términos críticos o aquellas eventualidades en las que las que si existe algún retraso se desencadenaría un perjuicio es muy difícil que se pueda enmendar, además de que las medidas provisionales podrán ser impuestas de acuerdo a una resolución preliminar en las que se justifique que las importaciones han provocado un gran impacto en la economía del país.

Las medidas que se tomen, tendrán que tomar la forma de incrementos de los aranceles y además deben mantenerse vigentes por un plazo máximo de 200 días desde su implementación. El ciclo de aplicación de las medidas temporales deberán ser incluidas en el mismo período máximo de aplicación de las medidas de salvaguardia.

Los países en desarrollo Miembros son aquellos a los cuales se les brinda un trato especial y diferenciado con respecto a las resoluciones de salvaguardia de los demás Miembros, si la magnitud de las importaciones que proceden del país en desarrollo Miembro es mínimo.

Además, los usuarios de las medidas de salvaguardia, son aquellos que una vez que las medidas sean aplicadas estarán basadas en dos premisas:

- i. El plazo permitido de las prórrogas.
- ii. La instauración de una nueva medida de salvaguardia a aquellos productos que se encuentren instaurados a aquella índole.

Las medidas de salvaguardia a las importaciones que tienen como puerto de origen a países en desarrollo Miembros cuando su magnitud sea mínima. Además que en desarrollo Miembro no supere al 3% de aquellas importaciones totales vinculadas a una medida salvaguardia, aquellas importaciones quedarán exceptuadas del ámbito de la aplicación de la medida, a diferencia de que la magnitud inferior no reflejen en su

totalidad al más del 9% de las importaciones de las importaciones totales del producto en cuestión de los países en desarrollo Miembros.

## **2.2 Panorama económico del País**

Ecuador sufrió una fuerte crisis económica y financiera en el año 1999, la cual condujo la adopción de una serie de medidas económicas que tuvieron repercusión en un cambio en el esquema productivo y de remuneración de factores en el país.

La adopción del dólar como moneda oficial de la economía, fue una de las medidas más drásticas, generar el cambio de sistema monetario generó muchos inconvenientes, como la inflación y una indiscriminada política de emisión monetaria.

La economía ecuatoriana ha tenido una experiencia de estabilidad durante un largo período como producto de la dolarización, y una inflación conjunta; este esquema monetario removió una de las herramientas más importantes que tiene el planificador central para el manejo de política económica o monetaria de un país.

Dentro de los instrumentos de la misma se destacan la emisión de masa monetaria, el control de las tasas de interés y la discrecionalidad de devaluación de la moneda nacional. Una vez que se estableció la dolarización sólo quedó como instrumento de política monetaria el control de las tasas de interés sin embargo el manejo del valor relativo de una moneda propia se perdió por completo.

La política monetaria es un instrumento de gran utilidad especialmente ante la ocurrencia de choques externos que puede sufrir cualquier economía especialmente enfocado con el desempeño del sector externo expresado principalmente en la balanza de pagos y la sub cuenta de balanza comercial.

Ante choques de contracción de demanda de nuestras exportaciones, la medida de

corto plazo que mejor ajusta ese desequilibrio es el instrumento de devaluación de la moneda nacional. Sin embargo, bajo el esquema de dolarización dicho instrumento desaparece y permite que la economía se encuentre en un estado muy vulnerable ante cualquier choque relacionado al comercio exterior especialmente por el lado de las importaciones.

A lo anteriormente expuesto se añade que en la economía dolarizada, y ante la ausencia de emisión monetaria, el comercio exterior se convierte en la variable de ajuste para sostener dicho esquema monetario, es así que en economías como la ecuatoriana la salida de divisas – fruto de las actividades comerciales – se convierte en un factor que puede afectar la sostenibilidad monetaria y en consecuencia producir una crisis de todo el sistema productivo.

Es por estas razones, la restricción de importaciones se torna en la herramienta de corto plazo más efectiva para equilibrar el sistema monetario y productivo que se rige en el país actualmente. Se ha reducido la demanda de bienes y servicios a nivel global, debido a la crisis económica mundial

La crisis económica mundial ha provocado reducción en la demanda de bienes y servicios a nivel global, los precios de los principales productos de exportación del país (especialmente petróleo) han experimentado una caída rápida de sus magnitudes desde el cuarto trimestre del 2014; este fenómeno acompañado a la devaluación de la moneda de nuestros socios (competidores) comerciales más cercanos ha provocado que la crisis de balanza comercial del país se agudice con lo que se pone en riesgo el sistema monetario vigente y la economía en general. Ante el escenario detallado y bajo las opciones de política económica que posee el Estado se implanta en marzo del año en curso un esquema de salvaguardas que permitan reducir la salida de divisas y aliviar el déficit comercial del país.

La política abarca a 2,800 partidas de importación y se concentran específicamente en la importación de bienes finales de carácter suntuario, cabe señalar que los porcentajes impuestos a las diferentes partidas se encuentran en los rangos fluctuantes permitidos por la OMC.

La Política Comercial es una de las herramientas de la Política Económica de un Gobierno, y se utiliza para administrar de manera correcta el conjunto de opciones que tiene el Estado, para mantener, proteger y mejorar los vínculos comerciales de un país con los demás países del mundo. Las herramientas de la Política Comercial son cuantiosas y en ciertas ocasiones complicadas de manifestar. Los principales elementos utilizados por los poderes públicos para regular el flujo internacional de mercancías son para detener las importaciones (Política Proteccionista) e incentivar el aumento de las exportaciones. Para llegar a lograrlo se deberá utilizar correctamente sus herramientas como son los aranceles, los subsidios, para afectar los precios y las cantidades producidas. Cuando los problemas de la Balanza Comercial son originados por el excesivo incremento de las importaciones de bienes de consumo se utilizan barreras arancelarias y no arancelarias.

### **2.3 Barreras al Comercio Internacional**

El arancel es la herramienta más utilizada en el Comercio Exterior y se trata de un impuesto que se exige cuando un bien extranjero es introducido en el mercado local para su comercialización. Tiene un efecto fiscal, ya que incrementa la recaudación del Estado y en los productos con demandas inelásticas (demanda de productos indispensables). - Disminuyen las importaciones y consumo de los productos a los que el arancel, lo que mejora la posición de la Balanza Comercial del país. El arancel se puede

dividir en Específico, Ad-valorem y Mixto.

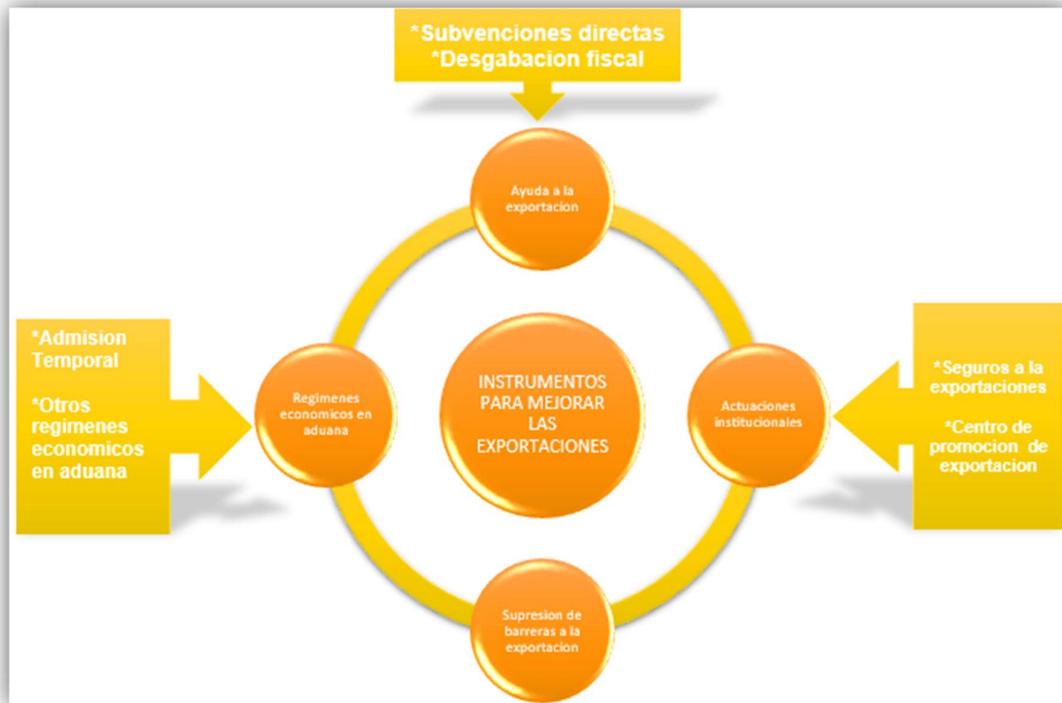
- *Aranceles Específicos: Son impuestos fijos que se cobra por cada unidad física del bien importado. González, C. (2015)*
- *Arancel Ad-valorem: Es un impuesto exigido sobre la cotización del bien importado. González, C. (2015)*
- *Arancel Mixto: Combinación del arancel Específico y el arancel Advalorem. Arancel calculado sobre la base del valor de las mercancías importadas (Ad-valorem) o de una unidad de medida de las mercancías importadas (Específico). A menudo se calcula seleccionando el valor más elevado, aunque hay casos en que se elige el más bajo (Según lo establecido en el propio arancel mixto). González, C. (2015)*

*Barreras No Arancelarias.- Son muy acogidas al momento de frenar las importaciones y proteger la producción nacional, algunas son: - Cuotas de Importación.- Están dentro de las Barreras No Arancelarias, y son una restricción directa sobre la cantidad que de un bien se puede importar. Se aplican mediante la emisión de licencias de importaciones o depósitos previos para un grupo de individuos o firmas. González, C. (2015)*

*Reglas de contenido nacional.- Se convierten en una nueva forma de reducir las importaciones. Se trata de obligar a las empresas, que cierta parte de un bien a importar, sea elaborada en el país.*

Política Antidumping.- Hace referencia a venta de bienes por debajo de costo de producción. Esta práctica esta considera para empresas que necesitan liberar sobreproducción en un mercado que no sea el local.

Compras públicas.- Permite que las empresas del estado se conviertan en los principales consumidores de la producción nacional, mediante la compra priorizada de bienes nacionales, en lugar de importarlos



**Imagen No. 1** Instrumentos para mejorar las exportaciones  
Elaborado por: Autor

Frente a estas medidas alternativas, Ecuador impuso la aplicación de sobretasas arancelarias también llamadas salvaguardias a 2.800 productos importables desde el 11

de marzo del año 2015. Esas salvaguardias no tienen el mismo porcentaje aplicado, algunas son únicamente de 5%, por otro lado existen otras las cuales alcanzan hasta el 45 %.

Lo que significa que 2.800 productos comenzaron a cancelar porcentajes de salvaguardia desde el miércoles 11 de marzo, es decir la tasa que venían pagando hasta este momento, más una tasa arancelaria adicional, lo cual genera un total que modifica de manera cuantiosa el precio de dichas mercancías en el mercado interno ecuatoriano, en caso de que continúen entrando al mismo.

**Tabla 3: Varios productos afectados por los nuevos aranceles**

<b>Subpartidas</b>	<b>Descripción arancelaria</b>	<b>Sobretasa arancelaria</b>
0403100000	Yogurt	45%
0304410000	Salmones del pacifico	45%
0805100000	Naranjas	45%
0603110000	Rosas	45%
1605100000	Caviar	45%
1604310000	Cangrejos	45%
2208600000	Vodka	25%
1805000000	Cacao en polvo	45%
4012200000	Neumáticos	45%
3605000000	Fósforos	45%
5604100000	Hilos	5%
4203100000	Prendas de vestir	25-45%
6901000000	Ladrillos, baldosas	45%
6306300000	Velas	25%
7413000000	Cables de cobre	5%
7317000000	Puntas, clavos	15%
8421120000	Secadoras de ropa	15%

**“Las salvaguardias, y su impacto en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera  
Transoceánica Cía. Ltda., en el período 2014 – 2015”**

- 26 -

8212101000	Navajas de afeitar	45%
8472904000	Grapadoras	15%
8470100000	Calculadoras	15%
9007100000	Cámaras	45%
9504500000	Videoconsolas	45%
9608101000	Bolígrafos	45%

Fuente: Resolución No. 011-2015, Comité de Comercio Exterior

Elabora por: Autor

La aplicación de salvaguardias es totalmente compatible con los acuerdos contraídos por el país de tal manera como se detalla en las páginas anteriores, su marco legal, entes reguladores y condiciones específicas y especiales para la implantación de salvaguardias; y por la mayoría de los países del mundo- en el contexto de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

En la misma se establece de manera precisa que los países se encuentran autorizados para la aplicación de salvaguardias, es decir, tasas arancelarias adicionales a las normales establecidas en su propio arancel de aduanas; cuando las condiciones de balanza de pagos hagan recomendable esa medida, o cuando los productos importados que se encuentren ingresando se encuentren en cuantía, que causen o estén amenazando causar grave daño a la producción nacional. *Véase imagen 2*

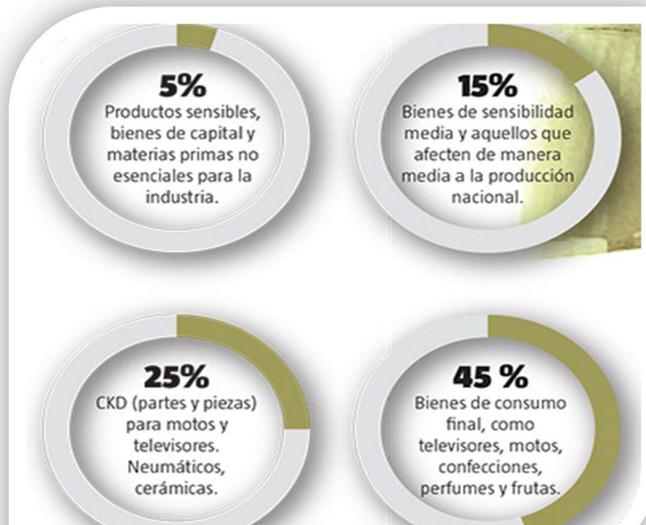


Imagen No. 2 Distribución de nuevos aranceles por la clasificación de productos

Fuente: Ministerio

de Comercio Exterior

También la medida tomada es enteramente compatible con los compromisos de Ecuador en el contexto de ALADI y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Obviamente las medidas arancelarias recién tomadas no pueden ser discriminatorias, es decir, se aplican por igual a las mercancías provenientes de cualquier país del mundo. Aquellos países que tienen tratados comerciales firmados con Ecuador - que establecen la vigencia de cero arancel en los intercambios recíprocos - verán ahora que sus mercancías tendrán que pagar arancel al entrar a Ecuador, en el monto que corresponda a la sobretasa. Las mercancías provenientes de países sin convenio comercial alguno pagarán la tasa vigente, más la sobretasa. Las mercancías provenientes de países con convenio comercial vigente mantendrán, por lo tanto, una cierta ventaja relativa con respecto a las mercancías provenientes del resto del mundo.

Aún siendo una medida una figura legal en el contexto de los compromisos internacionales, es una medida poco usual. Las salvaguardias se establecen en los convenios comerciales internacionales precisamente para darles a los gobiernos ciertos grados de libertad ante situaciones económicas o comerciales adversas, y se suelen usar en forma muy dosificada.

Dentro del marco implementación no suele ser tan común una aplicación masiva, sino una aplicación de carácter regulada, esto con la finalidad de no obtener golpes abruptos en la economía del país, como lo implementado en Ecuador. Las salvaguardias se conciben como una medida transitoria, para sobrellevar situaciones coyunturales adversas en materia de balanza de pagos.

La economía en el Ecuador se ha observado afectada por la baja de los precios internacionales del petróleo. Siendo una economía totalmente dolarizada, el país no cuenta con la herramienta de la devaluación que en otros países ante la caída de sus ingresos en divisas. Es por esta razón que se ha visto en la obligación de tomar el uso de las salvaguardias para crear barreras a la economía local.

Quedan absueltas de la medida únicamente las materias primas más esenciales como: los bienes de capital, los bienes de higiene personal y los de uso doméstico habitual.

Según el análisis justificativo para la implementación de salvaguardias, la instauración de esta resolución permitiría ahorrar alrededor de \$2.000 millones por concepto de la reducción de las importaciones respectivas. También, en algún grado, estas medidas tendrían un impacto positivo sobre los sectores productivos

internos, que podrán incrementar su producción tomando ventaja sobre el grado mayor de protección frente al producto importado que estas medidas regulan.

En épocas remotas se enseña que la producción en condiciones de protección arancelaria elevada puede traducirse en una estructura productiva sin ventaja competitiva o sin capacidad de exportación, que al ganar capacidad política interna, hacen eternas las medidas proteccionistas iniciales.

Es por esta razón, la transitoriedad y la selectividad en la aplicación de las sobretasas son factores de mucha importancia con lo que respecta al potencial efecto positivo de las mismas. Los precios de los productos se ven afectados por la sobretasa indudablemente se incrementarán, pero eso no tiene necesariamente que traducirse en una escalada inflacionaria, sino en un nuevo nivel de precios alrededor del cual se ajuste el conjunto de la economía.

Si bien la política de las Salvaguardias tiene finalidades comerciales, ésta posee repercusiones en el comportamiento del mercado laboral. Lo que respalda el análisis del mercado laboral radica en que la variable de ajuste de la firma en el corto plazo corresponde al factor trabajo con lo que un incremento de los costos de producción conduce a la reducción de la mano de obra que se encuentra empleada en las firmas que son afectadas por el choque de costos.

El comportamiento del mercado laboral impacta directamente en el comportamiento de la pobreza. El incremento de la población en el sector informal de la economía tiene repercusiones inmediatas en el incremento de la pobreza por ingresos.

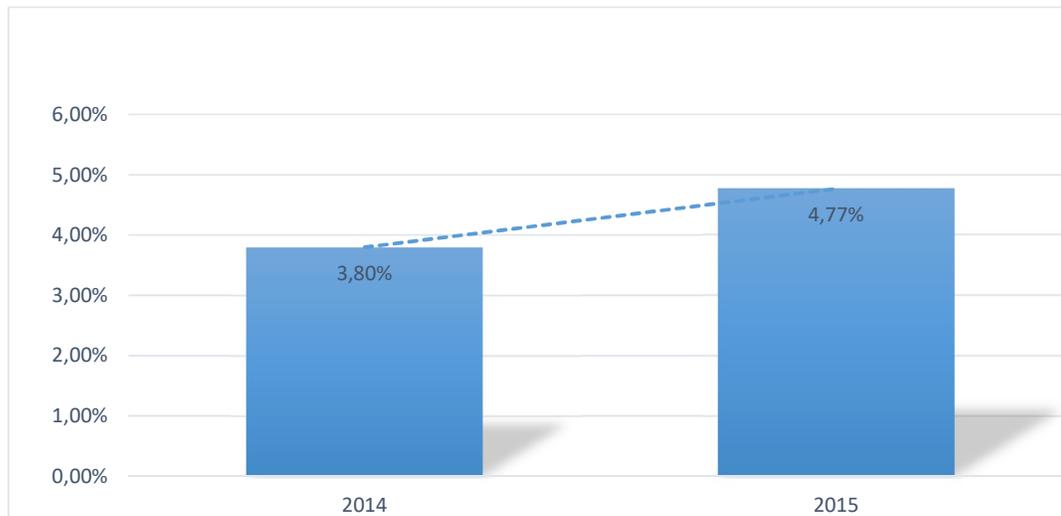


Grafico No. 1 Tasa de desempleo en Ecuador años 2014 y 2015

Figura Fuente: INEC

Elaborador por: Investigador

## **Capítulo 3**

### **Metodología**

#### **3.1 Modalidad de la investigación**

El diseño de investigación responde a la siguiente modalidad:

Investigación de campo o in situ, con el objetivo de realizar un estudio sistemático de los hechos en el lugar en el que se producen los acontecimientos, mediante un contacto cercano con la realidad para obtener la información, en este caso mediante la aplicación de entrevistas. (Herrera, 2002)

Investigación documental, bibliográfica para detectar, ampliar y profundizar diferentes enfoques, teorías, y conceptualizaciones acerca de la institucionalización de medidas arancelarias al comercio exterior y su impacto en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda.

#### **3.2 Tipo de Investigación**

El tipo de investigación aplicado es descriptivo – exploratorio.

Descriptivo, porque se señalan los elementos estructurales de la implementación de barreras arancelarias al comercio exterior con sus funcionamientos y finalidades aplicados al entorno y realidad económica del Ecuador; esto desde el punto de vista de impacto a la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda.

Exploratorio porque se genera una hipótesis y se reconocen variables de interés para la investigación.

### 3.3 Fuente de Datos

**Primaria:** La información se obtiene del grupo objetivo seleccionado de la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda.

**Secundaria:** Se busca recabar información documental histórica y estadística de fuentes tales como:

- Empresa de Manifiesto,
- Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE),
- Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG); entre otros.

### 3.4 Plan de Muestreo

El plan para la extracción de la muestra fue por conglomerados, ya que utilizando la división organizacional natural de la empresa, se seleccionó grupos específicos relacionados directamente con las operaciones marítimas, dichas sean estas importación y exportación.

### 3.5 Población

Para el presente trabajo de titulación se tomó como punto de análisis a la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda., empresa fundada en la ciudad de Guayaquil como una compañía totalmente ecuatoriana, quienes en sus inicios representaban a Norddeutscher

Lloyd y Hamburg-Amerika Line como su agente General en Ecuador, así como algunos embarcadores alemanes de banano, para el año 1958 a la aerolínea Alemana Lufthansa elige a Transoceanica como agente comercial general para la región costa de Ecuador, un año más tarde en 1959 Nippon Yusen Kaisha la prestigiosa Línea Naviera originaria de Japón NYK Line regresa a Ecuador y decide que Transoceanica figure como su agente General, a medida que su prestigio crecía junto con aquello se avizoraban nuevas oportunidades es así que en el año de 1973 la Corporación Sudamericana de Vapores (CSAV), llega a formar parte de las firmas representadas por la Agencia ecuatoriana, en 1974 se suma la Londinense Sea Container Ltd., años más tarde en 1981 la chilena Línea Aérea Del Cobre nombra a Transoceanica su agente comercial general en Ecuador, y no fue sino hasta 1993 que Lufthansa conforme con la gestión y profesionalismo de la agencia decide nombrar a Transoceanica como su agente general de pasajeros y carga en todo el Ecuador.

Luego de veinte años LAN CHILE vuela a Ecuador en 1996, y es justamente Transoceanica que es seleccionado para figurar como su agente general.

Para el año 2004 el Grupo Transoceanica, con sus empresas Transoceanica Cía. Ltda., Transavisa S.A., Tercon Cía. Ltda. y Navecuador S.A., obtiene la certificación ISO 9001:2000 de su Sistema de Gestión de Calidad, abarcando todos los procesos de las cuatro empresas en todas sus oficinas a nivel nacional.

Transoceanica brinda los siguientes servicios, dentro del mercado logístico en Ecuador:

### **3.5.1 Transportación Marítima**

- Agentes Generales de líneas de transportación regular
- Agentes para compañías de fletamentos
- Fletamentos
- Operaciones portuarias
- Embarque, marcado y supervisión
- Estiba y desestiba de contenedores
- Almacenaje y reparación de todo tipo de contenedores
- Depósito de contenedores y arrendamiento
- Acarreo dentro del país

### **3.5.2 Transportación aérea**

- Representantes de aerolíneas internacionales y operadores de turismo
- Venta de pasajes (LUFTHANSA y LAN)
- Fletamento
- Venta y operación de carga aérea LAN CARGO y LUFTHANSA CARGO
- Turismo a nivel mundial
- Transporte de documentos y paquetes

### **3.5.3 Transportación interna**

Transpoint S.A., una empresa del grupo es dedicada al transporte terrestre para una eficiente distribución a nivel nacional, con una flota aproximada a 60 cabezales propios.

### 3.5.4 Depósito de Contenedores

Tercon, empresa aliada al grupo cuenta con dos depósitos estratégicamente ubicados, cuenta con personal y equipo especializado y calificado entre ellos certificaciones IICL, certificación entregada por el The Institute of International Container Lessor.

En la actualidad, el Grupo Transoceanica se encuentra formado por uno de los engranajes logísticos más grandes del mercado ecuatoriano; es así que presenta:

- i. **Transoceanica Cia. Ltda.:** Agenciamiento de líneas internacionales navieras y aéreas, con su línea ponderante la alemana Hapag-Lloyd.
- ii. **Transnippon:** Agenciamiento comercial marítimo, con la línea Japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK).
- iii. **Hansamaritime:** Agenciamiento comercial marítimo y logístico, especialista en fletamentos y cargas proyectos.
- iv. **Tercon:** Almacén y reparación de contenedores.
- v. **Transpoint:** Transporte terrestre de contenedores.
- vi. **Navecuador:** Servicio integral de comercio exterior.
- vii. **Transsky:** Servicio de Courier internacional.

- viii. **Holtrans Logistics:** Depósito comercial público, bodegaje, empaque y distribución

Para el desarrollo del presente análisis se toma en consideración a las distintas representadas por Transoceanica, cuyo giro de negocio se encuentra relacionado al transporte marítimo de carga contenerizada y que se encuentran legalmente registradas en el Ecuador, su grupo de representadas se forma de la siguiente manera:



IMPORTACION / EXPORTACION	HAPAG-LLOYD / CSAV  
IMPORTACION / EXPORTACION	NKY 
IMPORTACION	LIBRA 

*Imagen No. 3* Detalle de Líneas Navieras representadas por el Grupo Transoceanica en Ecuador  
Fuente: Grupo Transoceanica

### 3.6 Técnicas e instrumentos de investigación.

Mediante la aplicación de entrevistas dirigidas, planificadas y estructuradas técnicamente; realizadas a las áreas directamente implicadas en las operaciones marítimas de Transoceanica Cía. Ltda., estas son: Operaciones, Documentación, Logística y el área de Customer Services Booking, se busca recabar la información necesaria.

Como instrumento de la entrevista se utilizó un banco de preguntas. *Ver anexo A1*

### **3.7 Diseño de cuestionario para entrevista**

Para el desarrollo del banco de preguntas se tomaron en cuenta aspectos como:

- i. Las preguntas se establecieron bajo un lenguaje claro.
- ii. Se establecieron parámetros para obtener la información deseada, evitando opiniones emocionales
- iii. Las preguntas buscar evitar la ambigüedad
- iv. El cuestionario pretende mantener el hilo de una entrevista coherente y lógica

*Ver anexo A1*

### **3.8 Plan de recolección de datos**

Los criterios empleados para la aplicación de la entrevista fueron los siguientes:

- i. Se determinó que la entrevista se debe realizar a cada uno de los Gerentes de las áreas involucradas antes mencionadas.
- ii. El entrevistador buscara obtener de los entrevistados, la mayor cantidad de reportes cuantitativos y cualitativos que brinden soportes a sus respuestas.
- iii. Se solicitó a cada uno de los entrevistados, material cuantitativo referente al

movimiento de TEUS en los años de estudio.

### **3.9 Plan para el procesamiento de la información obtenida**

Una vez realizadas las entrevistas propuestas, y de haber obtenido la información, se procede a lo siguiente

- i. Clasificar la información en cualitativa y cuantitativa.
- ii. Tabular la información cuantitativa, mediante el uso de hojas de cálculo Excel.
- iii. Graficar la información tabulada, para obtener una mejor interpretación.
- iv. Analizar y establecer la información obtenida, frente a las variables planteadas.
- v. Con los resultados obtenidos se busca visualizar la variación en las operaciones marítimas de la Agencia Naviera Transoceánica Cía. Ltda., en el periodo de análisis planteado.

## Capítulo 4

### Análisis y discusión de resultados

A través de la historia Ecuador ha sido un país cuya economía se ha visto marcada por las exportaciones petroleras, su principal puerto se encuentra localizado en la ciudad de Guayaquil figurando esta como su principal HINTERLAND ,pero ni un gran puerto y ni el más eficiente transporte crea comercio por sí mismo, es decir que los puertos no son imanes que atraigan la carga del comercio exterior, un engranaje logístico y sobre todo cuando de comercio exterior se habla es un cumulo de situación, que se ven afectadas por lo situaciones propias y extrañas; es notable que durante la ultimada década el panorama económico mundial se ha visto muy cambiante; las principales potencias mundiales han sufrido fuertes recesiones económicas que así mismo han afectado a sus principales países aliados comercialmente.

Como consecuencia de la baja en la economía mundial, los países considerados en vías de desarrollos fueron algunos de los más afectados, visto la caída del precio del petróleo terminando el año 2015, con un precio por debajo de los \$30.00, *ver Imagen #4*



*Imagen No. 4* Evolución del precio de petróleo.

Siendo Ecuador un país cuya economía es potencialmente dependiente de las exportaciones petroleras y previniendo un abrupto golpe económico decide adoptar en primera instancia en el año 2014 una política indirecta de restricción de las importaciones, mediante medidas administrativas como normas para los productos importados, reglamentos de calidad, eficiencia energética y etiquetado, entre otros; y que a través del Ministerio de la Industrias Y Productividad (MIPRO) y el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN), se implementó una estrategia de verificación para la calidad de los productos que consumimos en el Ecuador, con ahínco en lo productos provenientes del exterior, con lo que se buscaría controlar las importaciones, uno de los objetivos del Gobierno, sería garantizar el sistema monetario.

En resumen dichas nuevas exigencias plantean lo siguiente:

- i. Exigir cumplimiento de más de 400 Reglamentos Técnico Ecuatorianos, que aunque ya existían no se los aplicaba.
- ii. Creación de nuevos Reglamentos Técnicos.
- iii. Los reglamentos deberían incluir como requisito el cumplimiento del etiquetado, rotulado y niveles de calidad.
- iv. Establecer los niveles de carácter internacional, para el cumplimiento de la calidad.
- v. Requerir un certificado INEN por cada embarque, lo que significa un incremento en el costo, ya que si anteriormente se requería un certificado por producto al año, ahora este se solicitaría cada embarque.

De acuerdo al Banco Central del Ecuador esta medida contribuyó a que en el año 2014 las exportaciones alcanzaran una cifra de \$22.033,9 millones de dólares, mientras que las importaciones llegaron a \$21.898,7 millones, mostrando al petróleo como principal producto de exportación seguido del banano, camarón y cacao; denotando frente a Perú y Colombia, nuestros principales competidores en el movimiento de carga dentro de la Comunidad Andina, una participación del 29,5%, y proyectando acorde a las políticas instauradas un crecimiento para el 2015 en el mismo del 4,2%, permitiendo de esta manera incrementar el volumen de unidades TEUS que se mueven en el Ecuador, véase **Tabla 4** y reduciendo el tráfico de los mismo en los países vecinos que pese a contar con condiciones operativas más óptimas, son las líneas navieras quienes al final toman la decisión de recalar<sup>1</sup> en el puerto guayaquileño.

**Tabla 4:** Tráfico de contenedores llenos Comunidad Andina (CAN)  
(Miles de TEUS)

PAIS	ENERO - JUNIO 2014	PARITICIPACION %	ENERO - JUNIO 2015	PARITICIPACION %	VARIACION %
COLOMBIA	594	36,58%	514	33,23%	-13,47%
ECUADOR	480	29,56%	500	32,32%	4,17%
PERU	550	33,87%	533	34,45%	-3,09%
TOTAL	1624		1547		

Fuente: Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Elaborado por: El autor

Nota: Bolivia no dispone información de carga contenerizada

La recesión económica junto a las medidas arancelarias adoptadas, también se vieron reflejadas en el sector de transporte marítimo a nivel nacional.

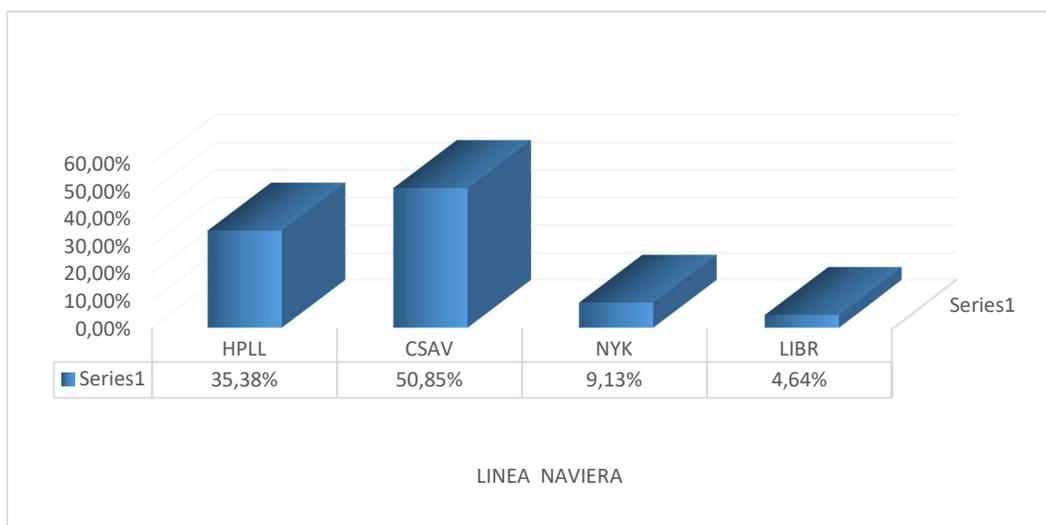
<sup>1</sup> Llegar a un puerto que es su destino o a un punto de la costa que se propone conocer.

Para el primer semestre del año 2015, Ecuador registro una disminución en las operaciones de carga y descarga de contenedores de 20,7%, en comparación del mismo periodo del año 2014, según indicó la Cámara Marítima del Ecuador.

Frente a esta situación Transoceánica, presentó para el año 2014 un total de 91.002 TEUS movidos para la importación posicionándose como la segunda que en el mercado nacional, total de unidades que representan el 21,21% del total de unidades importadas, bajo el régimen de importación a consumo en ese año.

Además se observa la ventaja de contar varias representadas, lo que de manera comercial le permite obtener un mayor alcance en tránsitos, tráfico y tarifas. De ahí que el total de las unidades importadas se distribuyen entre Hapag Lloyd 32.194 TEUS, CSA 46.274, NYK 8.311 y LIBRA 4.223, véase *Gráfico No. 2*

**Gráfico No. 2** Participación de cada Línea Naviera representada por Transoceanica en la importación, año 2014

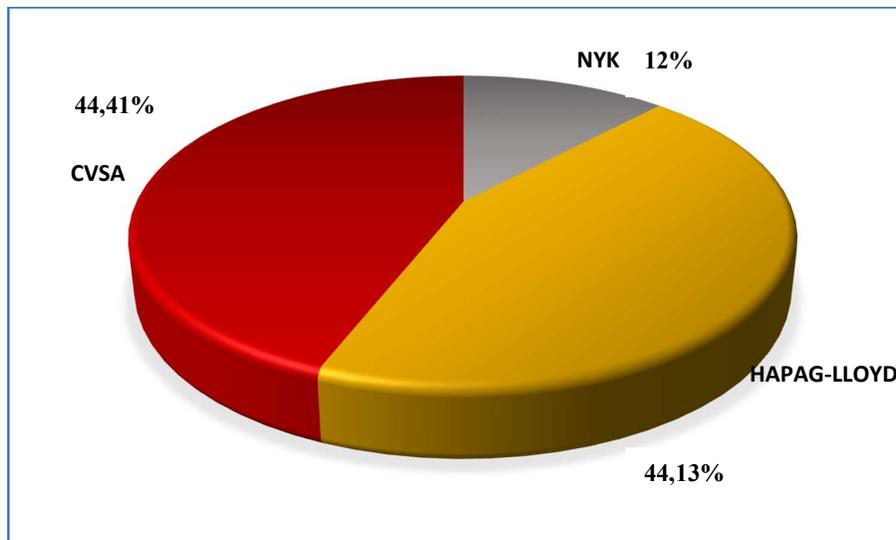


Fuente: Grupo Transoceanica  
Elaborado por: El Autor

Durante el mismo año 2014, Transoceanica mostro un flujo promedio de 6.830,83 TEUS mensuales en la exportación, frente a los 9.796 y 10.481 de sus inmediatos competidores Maerks Ecuador, y Mediterránea Shipping Company (MSC) respectivamente. Llegando a sumar 81.970 TEUS este año, ocupando el 16,11% del total de unidades movidas en el país.

Plasmado en la participación de su holding, en donde NYK aporta con 9.399 TEUS (12%), Hapag Lloyd 36.171 TEUS (44,13%) y CSAV 36.400 TEUS (44,41%), véase **Gráfico No.3**

**Gráfico No. 3** Participación por Línea Naviera representada por Transoceanica en la Exportación año 2014



Fuente: Grupo Transoceanica  
Elaborado por: El Autor

En este mismo año, exactamente el 16 de Abril del 2014, la Compañía

Sudamericana de Vapores (CSAV) y Hapag-Lloyd; firmarían un acuerdo vinculante para fusionar el negocio portacontenedores.

De esta manera Hapag-Lloyd se convierte en la cuarta mayor naviera a nivel mundial con alrededor de 200 buques portacontenedores, casi un millón de TEUS de capacidad, un volumen de carga de 7,5 millones de TEUS anuales, y de esta forma CSAV se convierte en uno de los principales accionistas con aproximadamente el 34% de las participaciones fusionadas.

**Tabla 5 Movimiento de contenedores de importación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2014  
Medido en TEUS**

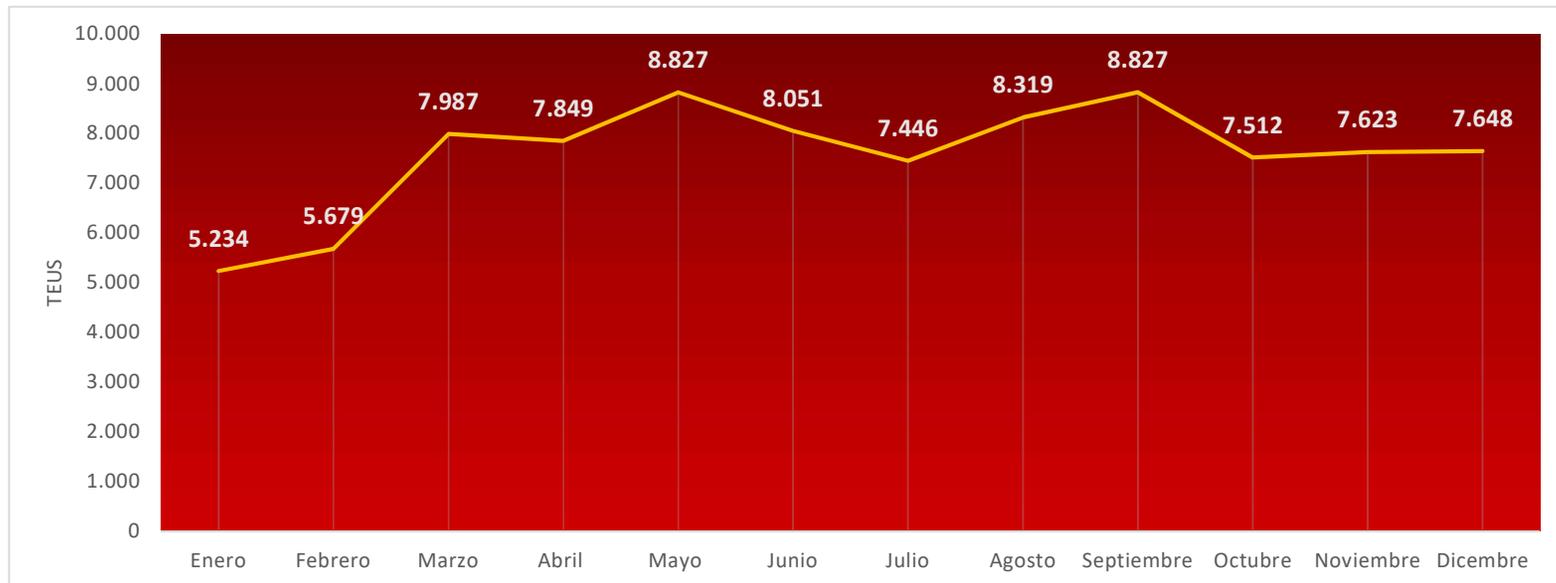
LINEAS / AGENCIA	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
MAERKS	7.937	8.999	8.239	9.424	10.948	10.997	8.296	11.337	8.213	9.737	8.814	8.344	111.285
<b>TRANSOCEANICA</b>	<b>5.234</b>	<b>5.679</b>	<b>7.987</b>	<b>7.849</b>	<b>8.827</b>	<b>8.051</b>	<b>7.446</b>	<b>8.319</b>	<b>8.827</b>	<b>7.512</b>	<b>7.623</b>	<b>7.648</b>	<b>91.002</b>
HAMBURG SUD	2.920	3.331	3.439	3.583	4.101	4.336	4.340	4.547	4.370	4.071	3.714	4.515	47.267
MSC	2.710	1.631	2.803	2.751	2.982	2.302	2.592	4.309	2.310	3.121	4.048	2.763	34.322
CGM	1.479	1.902	3.289	2.569	2.753	2.242	2.063	2.690	2.643	2.437	2.623	2.592	29.282
EVERGREEN	1.451	1.925	1.390	1.987	1.829	1.844	1.722	2.049	2.217	2.366	2.360	2.789	23.929
CCNI	1.142	646	1.582	1.700	2.282	1.970	2.032	2.239	2.053	2.715	2.570	2.347	23.278
ALIA	621	352	1.274	1.031	759	1.017	706	764	1.262	908	789	1.225	10.708
GWF	636	906	602	588	546	632	590	430	428	426	506	560	6.850
COSCO	752	127	428	344	538	460	577	676	621	684	751	823	6.781
WANHAI	357	264	349	247	485	457	621	876	1.009	634	764	573	6.636
MOSK	538	181	400	428	466	463	400	441	508	417	466	358	5.066
APL	179	225	327	475	374	369	428	363	332	415	299	338	4.124
HYUNDAI	122	80	241	194	303	233	459	517	410	426	502	462	3.949
INTE	287	324	198	323	292	295	300	340	273	377	310	303	3.622
SEAB	182	205	282	294	227	296	498	209	377	325	215	187	3.297
PIL	154	137	104	147	208	305	268	268	257	338	403	616	3.205
TRIN	150	112	206	151	222	236	274	271	231	294	284	225	2.656
KKK	138	88	219	208	215	145	205	336	256	197	176	249	2.432
DOLE	140	100	147	329	162	152	217	210	192	278	250	206	2.383
CHIN	115	84	175	199	148	166	157	391	105	111	240		1.891
OTROS	405	480	865	951	674	574	386	353	391	352	547	228	6.206
<b>TOTAL</b>	<b>27.649</b>	<b>27.778</b>	<b>34.546</b>	<b>35.772</b>	<b>39.341</b>	<b>37.542</b>	<b>34.577</b>	<b>41.935</b>	<b>37.285</b>	<b>38.141</b>	<b>38.254</b>	<b>37.351</b>	<b>430.171</b>

Fuente: Grupo Transoceanica  
Elaborado por: El Autor

**Tabla 6: Movimiento de contenedores en la importación, por Transoceanica año 2014**  
**Medido en TEUS**

AÑO 2014	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Dicembre	TOTAL
TRANSOCEANICA	5.234	5.679	7.987	7.849	8.827	8.051	7.446	8.319	8.827	7.512	7.623	7.648	91.002

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor



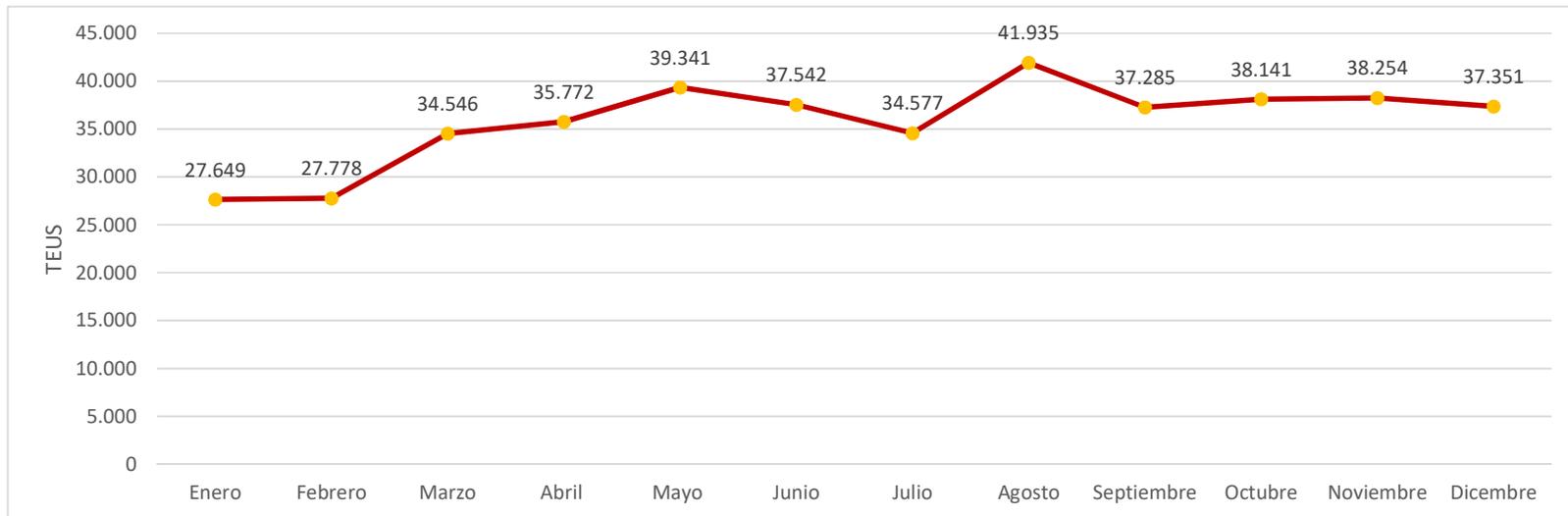
**Gráfico No. 4 Comportamiento de movimientos por Transoceanica, en la importación año 2014**

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 7: Movimiento de contenedores importación año 2014, en Ecuador**  
**Medido en TEUS**

AÑO 2014	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Dicembre	TOTAL
MERCADO	27.649	27.778	34.546	35.772	39.341	37.542	34.577	41.935	37.285	38.141	38.254	37.351	430.171

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

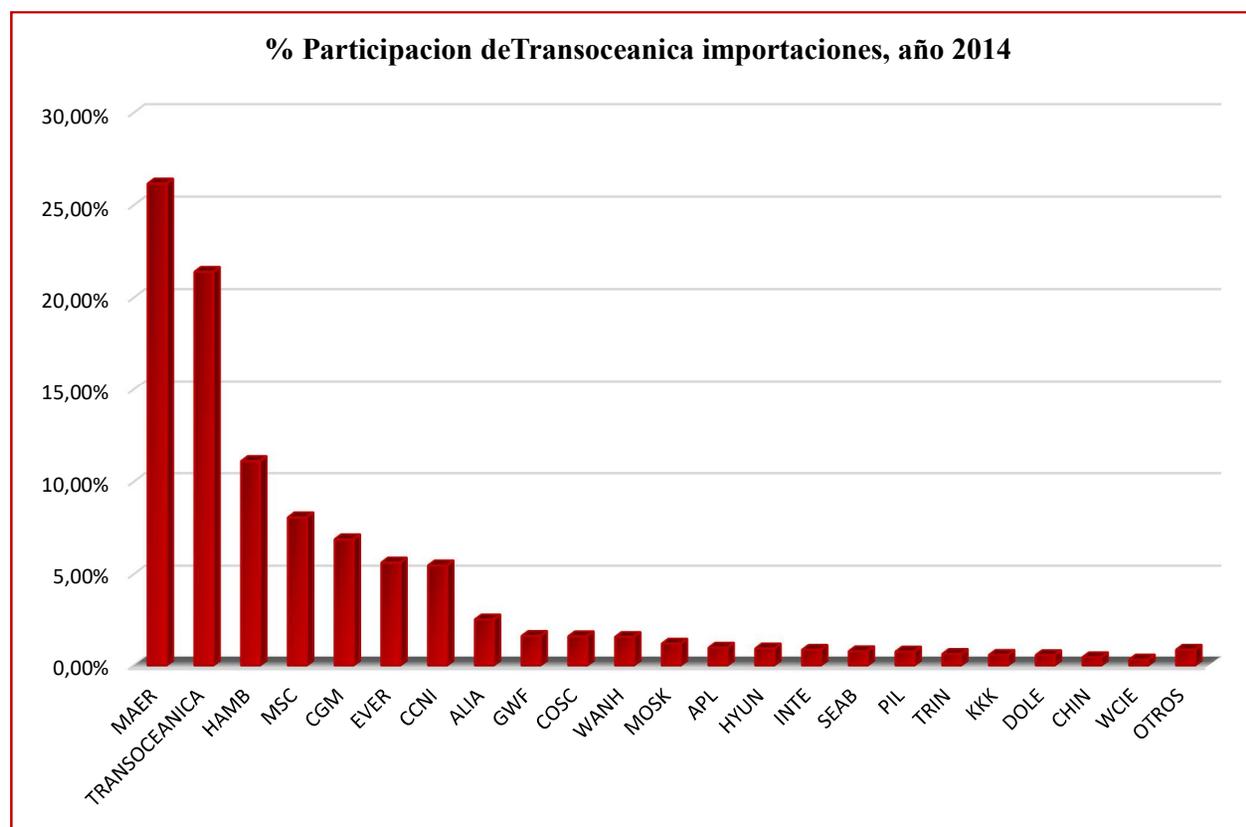


**Grafico No. 5 Comportamiento del movimiento de TEUS en la importación, en el Ecuador durante el año 2014**

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 8: Participación de mercado de Transoceánica en el movimiento de contenedores importación año 2014**

<i>LÍNEA / AGENCIA</i>	<i>PARTICIPACION AÑO 2014</i>
<i>MAERKS</i>	25,87%
<b><i>TRANSOCEANICA</i></b>	<b>21,15%</b>
<i>HAMBURG SUD</i>	10,99%
<i>MSC</i>	7,98%
<i>CGM</i>	6,81%
<i>EVERGREEN</i>	5,56%
<i>CCNI</i>	5,41%
<i>ALIA</i>	2,49%
<i>GWF</i>	1,59%
<i>COSCO</i>	1,58%
<i>WANHAI</i>	1,54%
<i>MOSK</i>	1,18%
<i>APL</i>	0,96%
<i>HYUNDAI</i>	0,92%
<i>INTE</i>	0,84%
<i>SEAB</i>	0,77%
<i>PIL</i>	0,75%
<i>TRIN</i>	0,62%
<i>KKK</i>	0,57%
<i>DOLE</i>	0,55%
<i>CHIN</i>	0,44%
<i>OTROS</i>	1,44%
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>



**Grafico No. 6** Demostración gráfica de la participación (%) de Transoceánica, en el movimiento de TEUS, para las importaciones año 2014

Fuente: Grupo Transoceánica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 9: Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2014**  
**Medidas en TEUS**

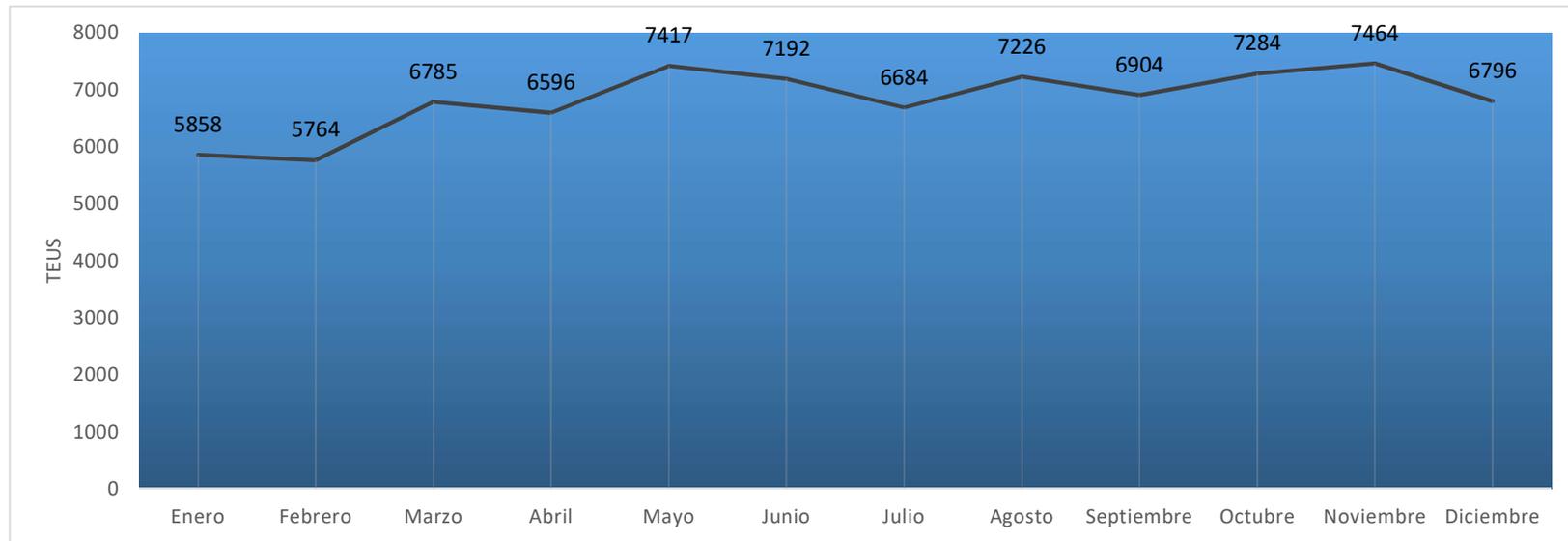
LINEAS / AGENCIAS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
MSC	8.428	8.705	11.446	10.112	9.619	10.913	10.321	10.479	11.227	10.247	11.499	12.776	125.772
MAER	9.388	8.745	10.634	11.095	9.215	9.879	8.684	9.162	10.423	9.920	9.683	10.720	117.548
<b>TRANSOCEANICA</b>	<b>5.858</b>	<b>5.764</b>	<b>6.785</b>	<b>6.596</b>	<b>7.417</b>	<b>7.192</b>	<b>6.684</b>	<b>7.226</b>	<b>6.904</b>	<b>7.284</b>	<b>7.464</b>	<b>6.796</b>	<b>81.970</b>
CMCG	3.073	2.924	3.313	3.440	2.858	3.356	3.398	3.935	3.043	3.747	3.568	3.785	40.440
HAMB	2.663	2.240	2.079	2.359	3.258	2.609	2.853	3.181	3.195	3.683	3.050	2.707	33.877
APL	1.863	1.642	1.756	1.768	1.810	651	1.281	1.166	1.307	2.132	2.111	2.126	19.613
MOSK	1.335	888	1.044	1.379	1.160	980	1.190	1.505	1.236	1.709	1.349	1.437	15.212
EVER	816	1.497	827	1.111	952	1.336	651	956	1.134	1.112	1.252	1.472	13.116
CCNI	640	578	652	718	864	739	805	898	869	1.144	1.190	1.176	10.273
BALT	480	496	378	814	388	450	384	508	700	606	474	434	6.112
ALIA	192	243	379	265	151	299	513	370	542	1.032	439	622	5.047
INTE	316	320	382	369	350	386	331	488	360	386	420	411	4.519
HYUN	223	329	131	164	315	358	456	475	567	353	452	494	4.317
SEAB	282	168	296	379	368	303	276	268	311	462	496	463	4.072
SEAG	168	180	262	302	356	450	504	515	318	388	276	290	4.009
COSC	96	326	133	294	360	317	390	365	541	281	241	554	3.898
WANH	105	255	90	178	268	494	466	385	379	202	311	578	3.711
KKK	138	169	178	211	288	171	184	157	197	225	244	238	2.400
PIL		45	4	55	237	180	239	199	274	157	149	331	1.870
DOLE	112	110	102	142	176	112	122	106	106	132	152	164	1.536
OTROS	609	902	942	686	929	1.376	500	606	561	948	983	616	9.658
<b>TOTAL</b>	<b>36.785</b>	<b>36.526</b>	<b>41.813</b>	<b>42.437</b>	<b>41.339</b>	<b>42.551</b>	<b>40.232</b>	<b>42.950</b>	<b>44.194</b>	<b>46.150</b>	<b>45.803</b>	<b>48.190</b>	<b>508.970</b>

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 10: Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica año 2014**  
**Medido en TEUS**

<b>AÑO 2014</b>	<b>Enero</b>	<b>Febrero</b>	<b>Marzo</b>	<b>Abril</b>	<b>Mayo</b>	<b>Junio</b>	<b>Julio</b>	<b>Agosto</b>	<b>Septiembre</b>	<b>Octubre</b>	<b>Noviembre</b>	<b>Diciembre</b>	<b>TOAL</b>
TRANSOCEANICA	5.858	5.764	6.785	6.596	7.417	7.192	6.684	7.226	6.904	7.284	7.464	6.796	81.970

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor



**Grafico No. 7** Comportamiento del movimiento de TEUS exportación, realizados por Transoceanica, en el año 2014

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 11: Movimiento de contenedores exportación año 2014**  
Medido en TEUS

AÑO 2014	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOAL
MERCADO	36.785	36.526	41.813	42.437	41.339	42.551	40.232	42.950	44.194	46.150	45.803	48.190	508.970

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

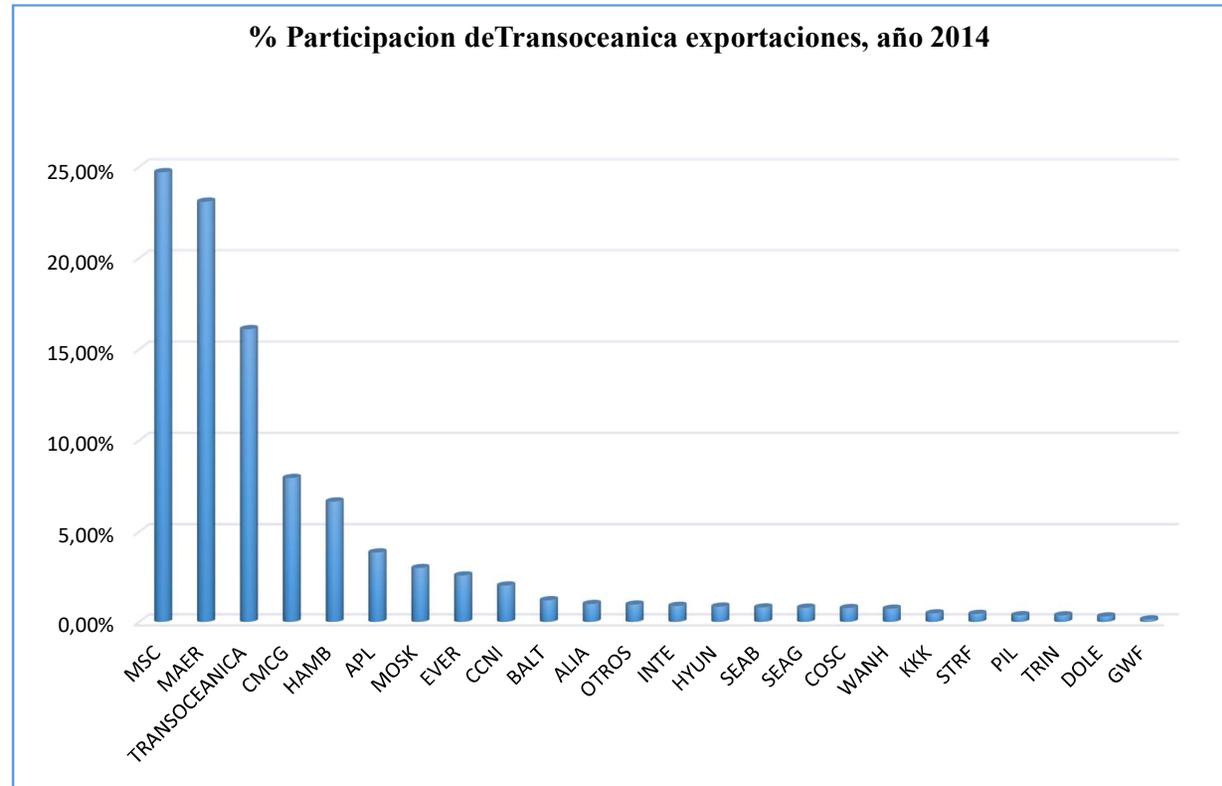


**Grafico No. 8** Comportamiento del movimiento de TEUS en la importación, en el Ecuador durante el año 2014

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 12: Participación de mercado de Transoceánica en el movimiento de contenedores exportación año 2014**

<i>LINEAS</i>	<i>PARTICIPACION AÑO 2014 %</i>
<i>MSC</i>	24,71%
<i>MAERKS</i>	23,10%
<i>TRANSOCEANICA</i>	16,11%
<i>CMCG</i>	7,95%
<i>HAMBURG SUD</i>	6,66%
<i>APL</i>	3,85%
<i>MOSK</i>	2,99%
<i>EVERGREEN</i>	2,58%
<i>CCNI</i>	2,02%
<i>BALT</i>	1,20%
<i>ALIA</i>	0,99%
<i>OTROS</i>	0,96%
<i>INTE</i>	0,89%
<i>HYUN</i>	0,85%
<i>SEAB</i>	0,80%
<i>SEAG</i>	0,79%
<i>COSC</i>	0,77%
<i>WANH</i>	0,73%
<i>KKK</i>	0,47%
<i>STRF</i>	0,44%
<i>PIL</i>	0,37%
<i>TRIN</i>	0,36%
<i>DOLE</i>	0,30%
<i>GWF</i>	0,14%
<i>TOTAL</i>	100%



**Grafico No. 9** Demostración gráfica de la participación (%) de Transoceánica, en el movimiento de TEUS, para exportaciones, año 2014

Fuente: Grupo Transoceánica; Elaborado por: El Autor

Si bien es cierto, la fusión Hapag-Lloyd / CSAV fue dada el primer semestre del año 2014, no fue sino hasta el año 2015 en que de manera operativa y administrativa se reflejó en nuestro medio.

Esto obedece a la tendencia implantada en esta última década, en donde las navieras forman alianzas, con la finalidad de cubrir las principales rutas; y de esta manera rentabilizar los viajes.

*Las alianzas son la última opción que toman las navieras, ya que los que buscan es el control del sector a través de la compra de pequeñas o medianas compañías.  
(UNTAC, 2008)*

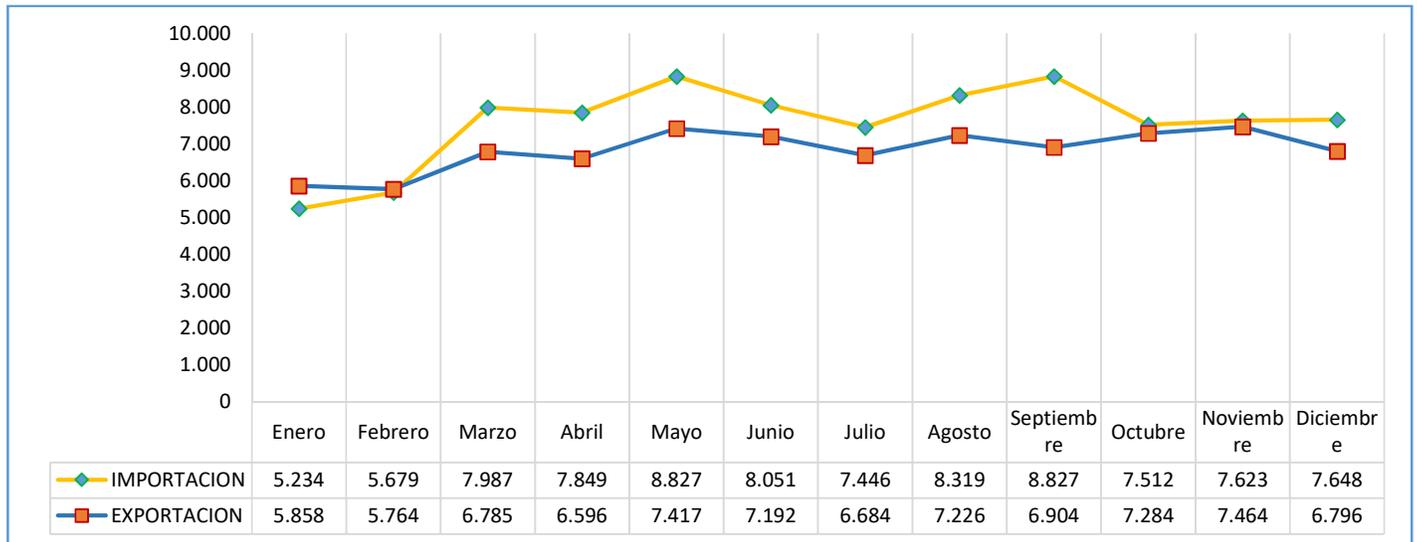
Lo realizado por Hapag-Lloyd y CSAV, no es más que lo avizorado ante un panorama económico complicado, la industria naviera es una de las más afectadas, debido que si los países caen en recesión la producción se reducirán y las exportaciones e importaciones se verán forzadas a disminuir.

A pesar de las medidas adoptadas por el gobierno, podemos observar que los movimientos de TEUS, para la importación se reflejan a favor de Transoceanica, véase

**Gráfico No.10**

**Grafico No. 10 Grafico comparativo, unidades exportación e importación año 2014.**

**Medidas en TEUS**



Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

Para el año 2015, América Latina y el Caribe presentaron un incremento a aproximadamente 1,7% de incremento en la movilización de carga contenerizada, la tendencia se mantiene marcada por un crecimiento dentro del tráfico en la región y un decrecimiento en comercio internacional con relación al resto del mundo.

Toda tasa que indique un índice de crecimiento positivo es buena, pero si bien la del 2015 supera al 2014 que fue del 0,8% y 2013 en 0,7%, no recupero un nivel como el de 2012 que fue del 5,9%, esto es el reflejo de la baja en dinamismo de algunos países como: Brasil, Perú, Puerto Rico, Venezuela y Trinidad y Tobago. *Véase Tabla 13*

**Tabla 13: Variación de contenedores movidos en el año 2015, frente al año 2014 importación / exportación.  
Medido en TEUS**

	Puerto/Port	País/Country	2013 (TEU)	2014 (TEU)	2015 (TEU)	Variación % 2015/2014
1	Cartagena	Colombia	1,987,864	2,236,551	2,606,945	16.6%
2	Callao	Perú	1,856,020	1,992,473	1,900,444	-4.6%
3	Guayaquil	Ecuador	1,519,059	1,621,381	1,764,937	8.9%
4	Buenaventura	Colombia	851,101	855,404	911,533	6.6%
5	Paita	Perú	169,662	204,555	214,483	4.9%
6	Barranquilla	Colombia	143,744	153,126	148,88	-2.8%
7	Santa Marta	Colombia	129,466	96,025	102,037	6.3%
8	Puerto Bolivar	Ecuador	46,022	49,08	60,207	22.7%
9	Esmeraldas	Ecuador	77,621	101,54	59,413	-41.5%
10	Matarani	Perú	15,391	20,677	20,002	-3.3%
11	San Andres	Colombia	3,998	3,405	13,711	302.7%

Fuente: CEPAL

Elaborado por: El Autor

A nivel mundial, en el 2015, el tráfico de contenedores en los puertos también presento un 1,1%, este marco que el crecimiento de tráfico de contenedores durante el año pasado registrara el menor crecimiento anual jamás registrado, superada solo por lo sucedido en el año 2009, cuando el tráfico de contenedores mostro una baja de -8,4%; esto debido a crisis financiera mundial.

Es de notar que si bien la región muestra un crecimiento, esto no refleja que para el medio nacional el panorama sea el mejor, ya que el país enfrento a partir de marzo del 2015, la imposición de salvaguardias o también llamadas sobretasa arancelarias, cuyo fin principal seria buscar equilibrio en la balanza de pagos, restringiendo importaciones mediante imposiciones tributarias, y reducción los cupos al sector privado para importar productos considerados suntuosos.

El alcance llega de esta manera hacer presencia en Transoceanica quienes para el

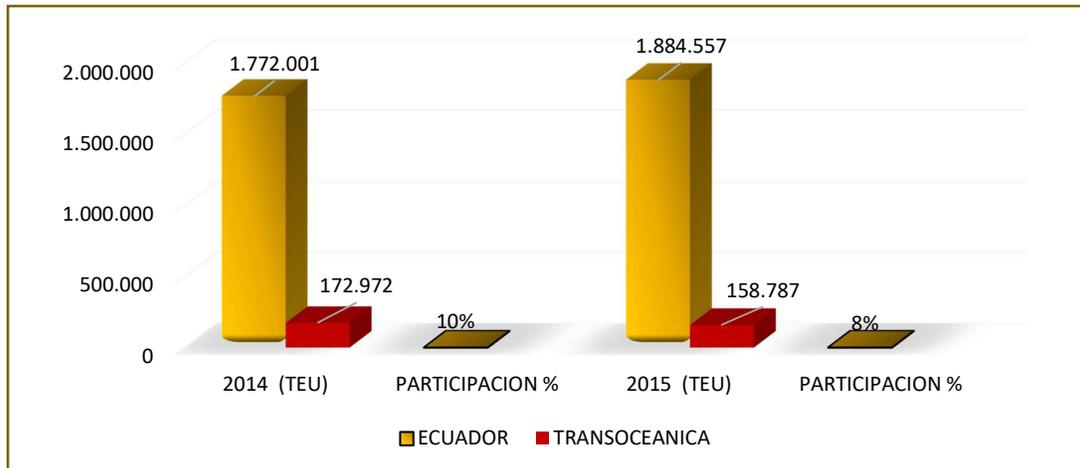
año 2014 cuentan con una participación en el total de TEUS movidos en el Ecuador, del 10% con un total de 172.972 TEUS, y para el 2015 con una baja del -2%, llegando a participar con 158.787 TEUS, representando esto 14.185 TEUS menos que año anterior.

*Véase Tabla 14*

**Tabla 14 Participación de Transoceanica en el total de TEUS movidos en el Ecuador, año 2014 y 2015**

	2014 (TEUS)	PARTICIPACION %	2015 (TEUS)	PARTICIPACION %	VARIACION 2015 / 2014 (TEUS)
<b>TOTAL TEUS / PAIS</b>	1.772.001	10%	1.884.557	8%	<b>112.556</b>
<b>TRANSOCEANICA</b>	172.972		158.787		<b>-14.185</b>

Fuente: Grupo Transoceanica / CEPAL  
Elaborado por: El Autor



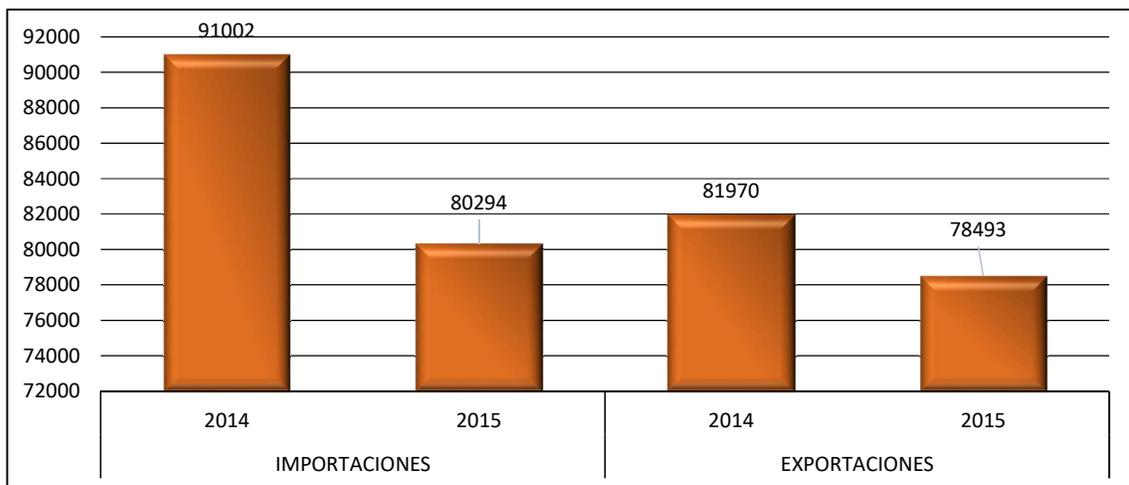
**Grafico No. 11 Participación de Transoceanica en el total de TEUS movidos en el Ecuador, en los años 2014 y 2015**

Fuente: Grupo Transoceanica / CEPAL  
Elaborado por: El Autor

La gran ventaja del transporte marítimo es la posibilidad de mover grandes volúmenes de mercancías, con un gran aprovechamiento lo que se denomina economía de escala.

Aun cuando el desarrollo de una buena cadena logística es la principal aliada del comercio internacional y que esta dependa en gran parte de su transporte, el transporte marítimo es uno de los principales afectados, lo que conlleva a un efecto colateral visible en el precio final de los productos y servicios, en el caso de las agencias navieras y navieras asentadas en nuestro país el panorama no dejará de estar lejos a esto; debido a que por la naturaleza del negocio el aparato organizacional debe estar estructurado de tal forma que todo fluya, para lo cual existe un personal directamente e indirectamente dependiente del comportamiento de las empresas.

Para el año 2015, podemos observar como en las importaciones en comparación al año 2014 existe una diferencia de 10.708 TEUS, mientras que para las exportaciones son 3.477 TEUS menos. *Véase Gráfico No, 12*



**Gráfico No. 12** Comparativo del movimiento de contenedores año 2014 y 2015 por Transoceánica en las importaciones y exportaciones; en el Ecuador.

Fuente: Grupo Transoceánica

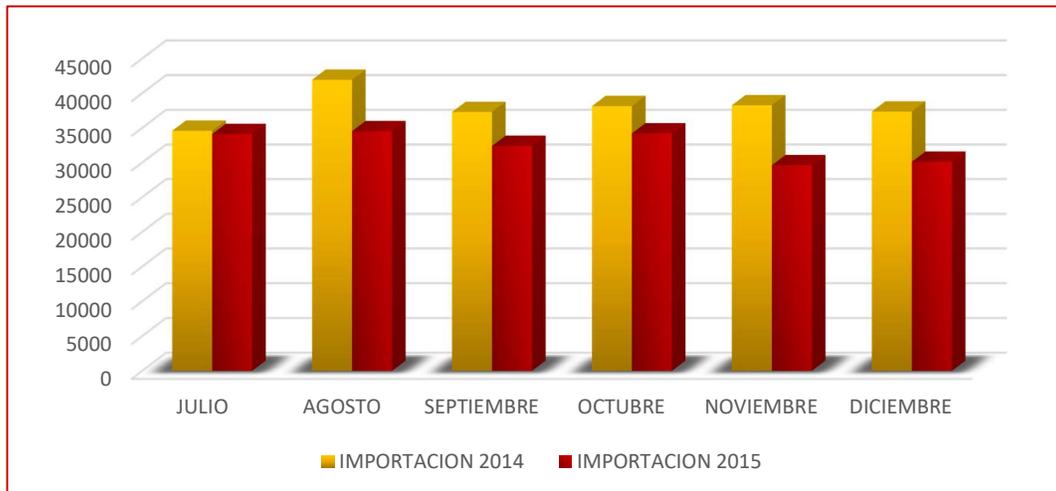
Elaborado por: El Autor

Visto que una vez entradas en vigencia las salvaguardias, el movimiento de TEUS para las importaciones en el periodo Julio – Diciembre del año 2015 se redujeron en 4.655 TEUS, en comparación al mismo periodo correspondiente al año 2014. *Véase Grafico No. 13*

**Tabla 15 Comparativo del total importaciones país año 2014 – 2015, periodo Julio – Diciembre Medido en TEUS**

	AÑO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
IMPORTACION	2014	34577	41935	37285	38141	38254	37351
	2015	34110	34525	32394	34208	29610	30107

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor



**Grafico No. 13** Comparativo del total importaciones país año 2014 – 2015, periodo Julio – Diciembre Medido en TEUS

Fuente: Grupo Transoceánica

Elaborado por: El Autor

La realidad de las exportaciones difieren de las importaciones, ya que en mismo periodo, las exportaciones presentaron en el 2015 una variación promedio de menos 388 unidades en relación al periodo Julio – Diciembre del 2014.

**Tabla 16: Comparativo total exportaciones país año 2014 – 2015, periodo Julio – Diciembre**  
**Medido en TEUS**

	AÑO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
EXPORTACION	2014	40232	42950	44194	46150	45803	48190
	2015	41918	46368	37275	44191	46327	48718

Fuente: Grupo Transoceánica; Elaborado por: El Autor



**Grafico No. 14** Comparativo del movimiento de TEUS exportación, realizados por Transoceánica en el primer semestre de los años 2014 y 2015, respectivamente.

Fuente: Grupo Transoceánica

Elaborado por: El Autor

**Tabla 17: Movimiento de contenedores en importación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2015**  
**Medido en TEUS**

LÍNEAS / AGENCIAS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
MAERSK	9.664	8.174	10.503	8.449	8.009	7.280	8.905	8.138	7.395	9.366	8.112	6.603	100.598
<b>TRANSOCEANICA</b>	<b>6.347</b>	<b>7.263</b>	<b>6.686</b>	<b>5.886</b>	<b>8.293</b>	<b>5.544</b>	<b>7.023</b>	<b>5.862</b>	<b>7.457</b>	<b>7.275</b>	<b>5.767</b>	<b>6.891</b>	<b>80.294</b>
HAMB / CCNI / ALIA	5.946	5.847	6.995	5.644	5.993	5.745	5.086	5.246	4.797	3.917	4.274	4.573	64.063
MSC	3.804	3.438	3.137	2.686	4.757	3.171	3.776	3.855	3.371	3.793	3.188	2.919	41.895
EVER	1.838	2.055	2.866	2.425	2.627	2.960	2.686	3.578	2.699	2.117	2.035	2.532	30.418
CMA-CGM	2.125	1.943	2.182	2.068	2.693	2.158	2.283	2.272	2.361	2.691	2.775	2.575	28.126
COSCO	682	511	987	1.001	910	851	638	1.142	677	870	451	629	9.349
WAN HAI	544	485	586	411	717	792	753	1.396	722	974	585	682	8.647
PIL	532	591	701	331	468	271	335	761	600	793	528	598	6.509
MOSK	583	375	438	306	468	278	458	328	738	836	652	575	6.035
SEABORD	217	262	256	441	649	526	746	686	503	491	640	481	5.898
INTE	272	334	276	174	403	232	306	249	203	243	117	281	3.090
HYUNDAI	443	248	560	460	419	381	301	129	57	48	4	2	3.052
DOLE	148	212	244	216	162	182	182	182	198	202	186	182	2.296
GWF	676	520	664	90	34	24	24	36	64	48	20	84	2.284
APL	242	209	222	236	272	188	222	215	137	151	54	134	2.282
TRIN	235	224	145	133	274	154	143	69	145	145	66	115	1.848
K-LINE	102	204	214	126	174	115	101	143	131	121	74	145	1.650
WCIE	148	39	149	89	64	54	55	109	35	71	44	10	867
OTRO	45	78	56	52	33	115	52	107	48	20	8	70	684
NETW	34	68	28	20	20	26	35	22	56	36	30	26	401
<b>TOTAL</b>	<b>34.627</b>	<b>33.080</b>	<b>37.895</b>	<b>31.244</b>	<b>37.439</b>	<b>31.047</b>	<b>34.110</b>	<b>34.525</b>	<b>32.394</b>	<b>34.208</b>	<b>29.610</b>	<b>30.107</b>	<b>400.286</b>

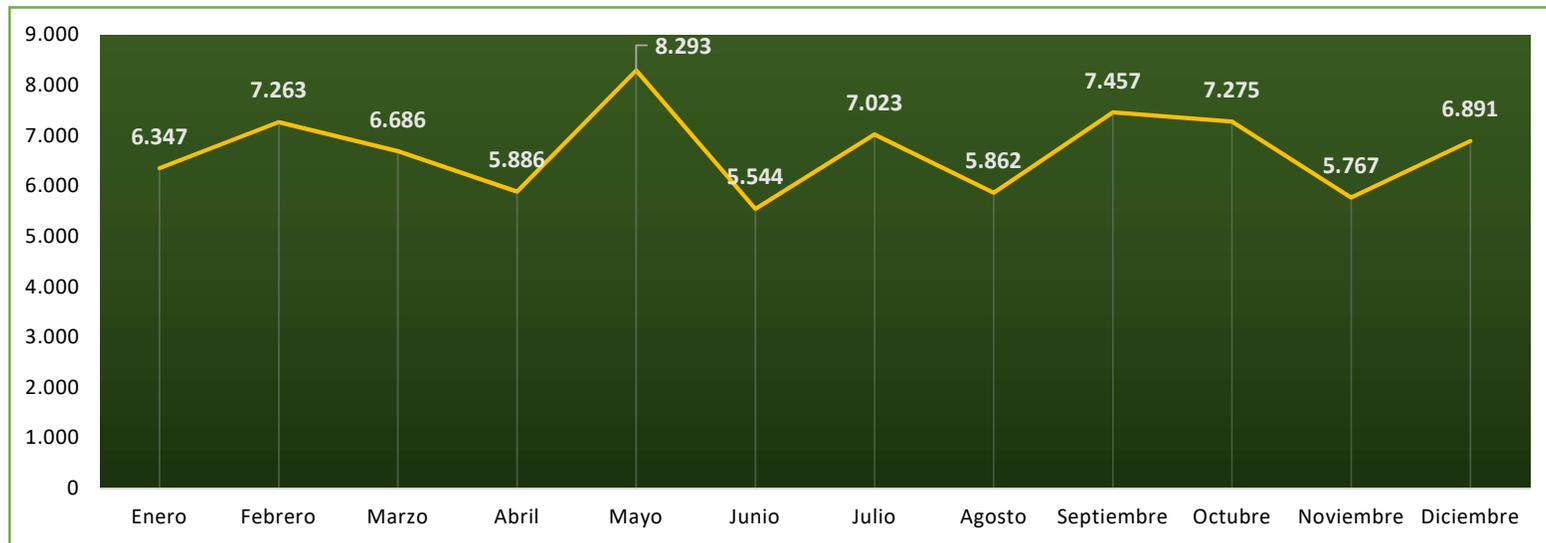
Fuente: Grupo Transoceánica

Elaborado por: El Autor

**Tabla 18: Movimiento de contenedores en la importación, por Transoceanica año 2015**  
Medido en TEUS

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
<b>TRANSOCEANICA</b>	6.347	7.263	6.686	5.886	8.293	5.544	7.023	5.862	7.457	7.275	5.767	6.891	80.294

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor



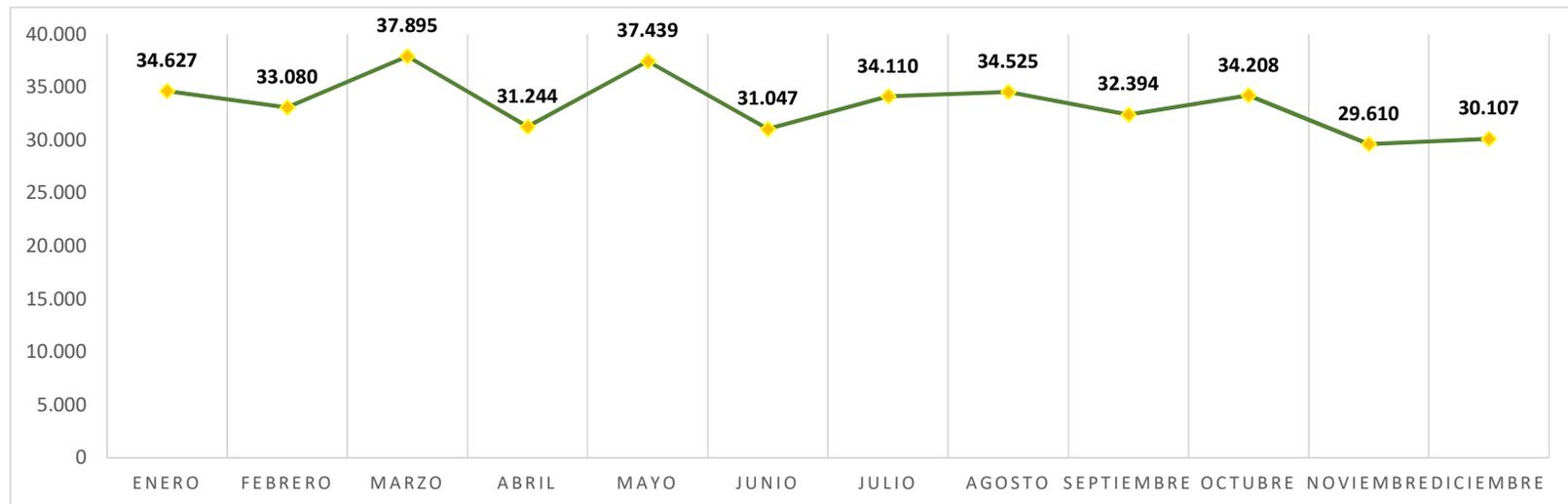
**Grafico No. 15** Comportamiento del movimiento de TEUS realizados por Transoceanica en importación, año 2015

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 19: Movimiento de contenedores importación año 2015, en Ecuador**  
Medido en TEUS

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
TOTAL IMPORTACION	34.627	33.080	37.895	31.244	37.439	31.047	34.110	34.525	32.394	34.208	29.610	30.107	400.286

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

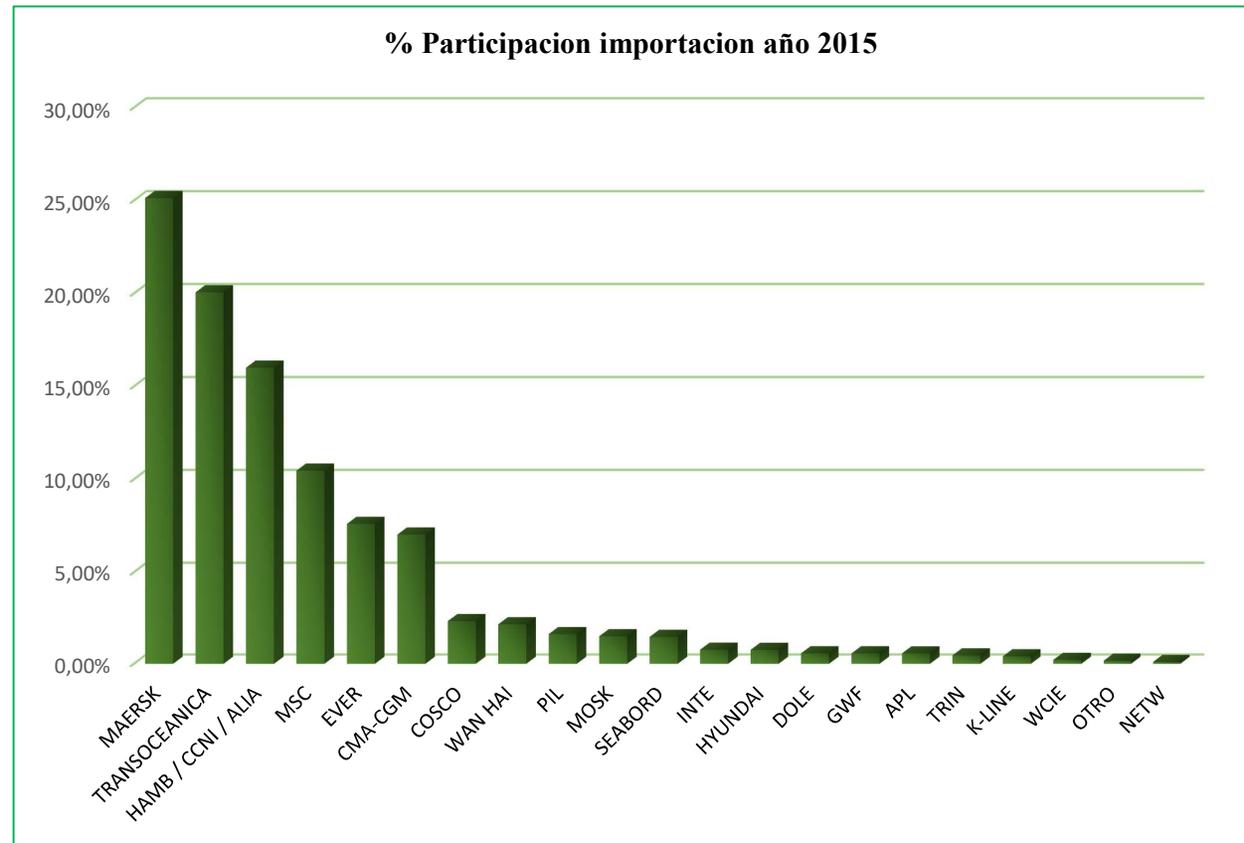


**Grafico No. 16** Comportamiento del movimiento de TEUS en importación, registrados en Ecuador en el año 2015

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 20: Participación de mercado de Transoceánica en el movimiento de contenedores importación año 2015**

LINEA / AGENCIA	PARTICIPACION AÑO 2015
MAERSK	25,13%
<b>TRANSOCEANICA</b>	<b>20,06%</b>
HAMB / CCNI / ALIA	16,00%
MSC	10,47%
EVER	7,60%
CMA-CGM	7,03%
COSCO	2,34%
WAN HAI	2,16%
PIL	1,63%
MOSK	1,51%
SEABORD	1,47%
INTE	0,77%
HYUNDAI	0,76%
DOLE	0,57%
GWF	0,57%
APL	0,57%
TRIN	0,46%
K-LINE	0,41%
WCIE	0,22%
OTRO	0,17%
NETW	0,10%
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>



**Grafico No. 17** Participación de Transoceánica en el total de TEUS movidos en importación, registrados en Ecuador año 2015

Fuente: Grupo Transoceánica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 21 Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica frente a las demás líneas y agencias navieras año 2015**  
**Medido en TEUS**

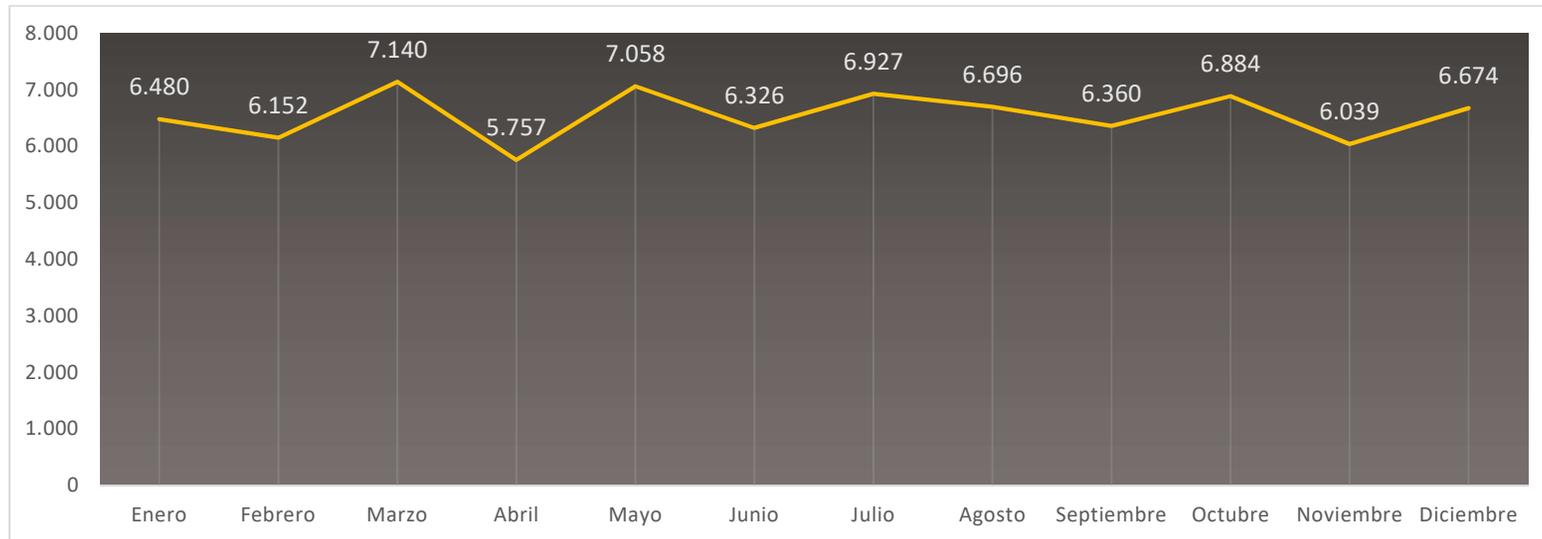
<b>LINEAS / AGENCIAS</b>	<b>Enero</b>	<b>Febrero</b>	<b>Marzo</b>	<b>Abril</b>	<b>Mayo</b>	<b>Junio</b>	<b>Julio</b>	<b>Agosto</b>	<b>Septiembre</b>	<b>Octubre</b>	<b>Noviembre</b>	<b>Diciembre</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MAER</b>	10.865	10.401	12.731	10.507	12.332	11.339	10.397	12.554	6.632	10.227	10.709	10.735	<b>129.429</b>
<b>MSC</b>	9.313	11.011	13.805	11.367	10.776	10.673	7.684	10.215	8.856	9.172	10.143	10.935	<b>123.950</b>
<b>TRANSOCEANICA</b>	<b>6.480</b>	<b>6.152</b>	<b>7.140</b>	<b>5.757</b>	<b>7.058</b>	<b>6.326</b>	<b>6.927</b>	<b>6.696</b>	<b>6.360</b>	<b>6.884</b>	<b>6.039</b>	<b>6.674</b>	<b>78.493</b>
<b>HAMB / CCNI / ALIA</b>	4.834	4.415	5.027	4.374	5.538	4.970	4.866	4.626	4.312	4.629	4.335	5.253	<b>57.179</b>
<b>CMCG</b>	3.251	3.514	3.460	3.446	3.334	2.679	2.802	3.041	2.616	3.064	3.872	4.123	<b>39.202</b>
<b>APL</b>	1.869	1.258	1.338	1.425	1.658	1.326	1.659	1.941	1.241	1.479	1.519	1.464	<b>18.177</b>
<b>EVER</b>	1.107	1.141	1.486	1.635	1.283	1.252	1.382	1.569	1.529	1.685	1.926	2.071	<b>18.066</b>
<b>SEAB</b>	239	658	1.121	1.677	1.479	1.324	1.572	986	1.035	1.482	1.451	1.996	<b>15.020</b>
<b>MOSK</b>	1.034	863	953	1.040	893	645	1.274	1.122	1.025	1.310	1.176	1.288	<b>12.623</b>
<b>BALT</b>	528	650	926	1.170	1.266	1.224	398	446	492	914	348	814	<b>9.176</b>
<b>WANH</b>	357	583	608	611	441	731	293	682	654	529	690	555	<b>6.734</b>
<b>OTROS</b>	178	419	692	1.105	449	452	600	193	467	129	1.017	316	<b>6.017</b>
<b>SEAG</b>	386	541	404	236	474	466	314	456	366	601	352	502	<b>5.098</b>
<b>COSC</b>	426	514	504	401	249	267	279	553	298	475	492	469	<b>4.927</b>
<b>STRF</b>	332	186	466	324	586	212	204	140	302	460	204	178	<b>3.594</b>
<b>HYUN</b>	296	382	415	355	290	367	312	393	276	223	127	119	<b>3.555</b>
<b>INTE</b>	291	352	323	304	350	295	319	197	238	231	290	333	<b>3.523</b>
<b>PIL</b>	241	235	270	325	270	405	147	239	210	213	212	202	<b>2.969</b>
<b>KKK</b>	226	175	218	167	268	195	198	156	116	122	117	179	<b>2.137</b>
<b>DOLE</b>	130	168	130	160	138	132	168	120	108	202	160	188	<b>1.804</b>
<b>GWF</b>	44	32	22	22	16	20	14	10	20	98	970	202	<b>1.470</b>
<b>TRIN</b>	94	117	31	85	142	114	109	33	122	62	178	122	<b>1.209</b>
<b>TOTAL</b>	<b>42.521</b>	<b>43.767</b>	<b>52.070</b>	<b>46.493</b>	<b>49.290</b>	<b>45.414</b>	<b>41.918</b>	<b>46.368</b>	<b>37.275</b>	<b>44.191</b>	<b>46.327</b>	<b>48.718</b>	<b>544.352</b>

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 22: Movimiento de contenedores en la exportación, por Transoceanica año 2015**  
Medido en TEUS

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
TRANSOCEANICA	6.480	6.152	7.140	5.757	7.058	6.326	6.927	6.696	6.360	6.884	6.039	6.674	78.493

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor



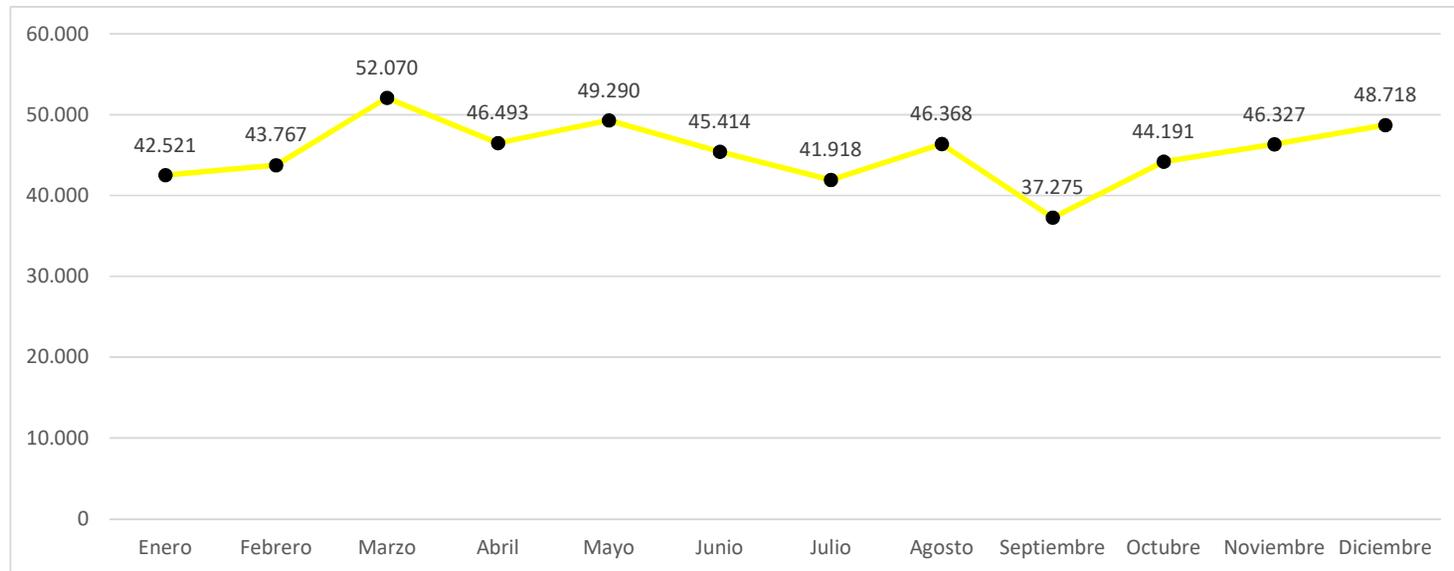
**Grafico No. 18** Comportamiento del movimiento de TEUS exportaciones, realizados por Transoceanica, año 2015

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 23: Movimiento de contenedores exportación año 2015, en Ecuador  
Medido en TEUS**

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
TOTAL PAIS	42.521	43.767	52.070	46.493	49.290	45.414	41.918	46.368	37.275	44.191	46.327	48.718	544.352

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor



**Grafico No. 19** Movimiento de TEUS exportación registrados en el Ecuador, año 2015

Fuente: Grupo Transoceanica; Elaborado por: El Autor

**Tabla 24: Participación de Transoceánica, en el total de movimientos de TEUS exportación año 2015.**

<i>LINEA / AGENCIA</i>	<i>PARTICIPACION AÑO 2015</i>
<b>MAERKS</b>	23,78%
<b>MSC</b>	22,77%
<b>TRANSOCEANICA</b>	14,42%
<b>HAMB / CCNI / ALIA</b>	10,50%
<b>CMCG</b>	7,20%
<b>APL</b>	3,34%
<b>EVER</b>	3,32%
<b>SEAB</b>	2,76%
<b>MOSK</b>	2,32%
<b>BALT</b>	1,69%
<b>WANH</b>	1,24%
<b>OTROS</b>	1,11%
<b>SEAG</b>	0,94%
<b>COSC</b>	0,91%
<b>STRF</b>	0,66%
<b>HYUN</b>	0,65%
<b>INTE</b>	0,65%
<b>PIL</b>	0,55%
<b>KKK</b>	0,39%
<b>DOLE</b>	0,33%
<b>GWF</b>	0,27%
<b>TRIN</b>	0,22%
<b>TOTAL</b>	100,00%



**Grafico No. 20** Representación del porcentaje de participación de Transoceánica, con respecto al total de TEUS movidos en la exportación en Ecuador en el año 2015

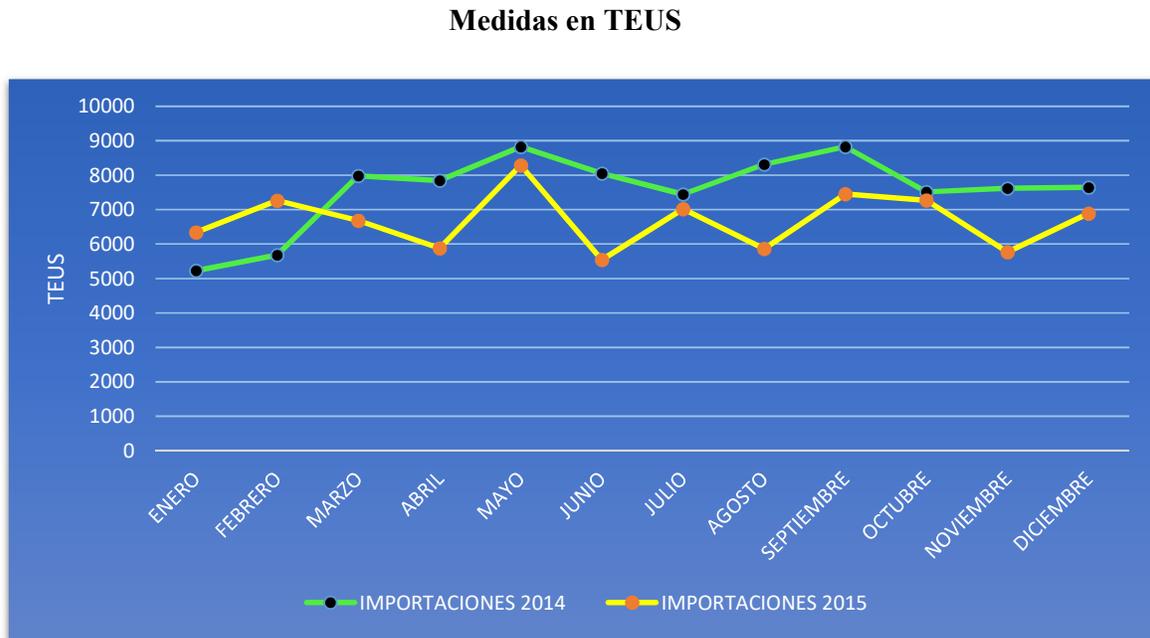
Fuente: Grupo Transoceánica; Elaborado por: El Autor

Es notable que existen variaciones en las operaciones marítimas de Transoceanica específicamente en el movimiento de TEUS tanto para las importaciones como exportaciones en los periodos antes expuestos. Podemos observar que las variaciones en el comportamiento de las operaciones de Transoceanica se manifiestan acorde el comportamiento general del mercado ecuatoriano tanto para importación, como exportación en el 2014; no obstante en el año 2015, las importaciones no solo para la agencia en análisis, sino para todo el mercado de transporte internacional marítimo en el Ecuador presentó una baja, lo que contribuyó a que en comparación al 2014 exista una diferencia total de -112.556 TEUS.

Recordemos que a partir del mes de marzo del 2015 entraron en vigencia las salvaguardias, sin embargo estas se aplicarían a todas las mercancías que ingresaran al país posterior a su aplicación, tomando en consideración de que en los últimos años China es uno de los principales aliados comerciales de nuestro país, con un tránsito promedio de entre 30 – 35 días (dependiendo ruta) el gobierno planifico a que las primeras importaciones con nuevos aranceles ingresen al país a partir del mes de mayo, y que las mercaderías existentes en los depósitos temporales se nacionalicen bajo el régimen arancelario preexistente; por lo que el mercado ecuatoriano se vería su verdadero impactado con nuevos precios en el mes de julio aproximadamente, de ahí que podemos observar que en comparación al año 2015, Transoceanica reduce sus operaciones en un 13,34% para importaciones, y un 4.24% para las exportaciones.

De esta manera podemos observar el comportamiento de TEUS en las importaciones por Transoceanica, en donde se denota que la mayor baja se presenta en ultimo semestres del 2015, tal y como se prestableció. *Véase Grafico No. 21*

**Grafico No. 21 Comportamiento de las operaciones marítimas en la importación año 2014 y 2015 de Transoceanica Cia. Ltda.**



Fuente: Grupo Transoceanica  
Elaborado por: El Autor

Fue claro que una de las premisas de establecer una barrera arancelaria, era potencializar el sector exportador y permitir que la balanza comercial no petrolera repunte y permita establecer un equilibrio, esta medida ante sector privado especialmente al del transporte marítimo internacional y particularmente en Transoceanica fue previsto con políticas comerciales que le permitieron mantener el ritmo de mercado, y de esta manera aunque su participación general caería un 2% aproximadamente, su ventaja competitiva se basaría en un buen servicio y la misión de cubrir necesidad con tarifas de mercado; pese a que este presente una abundante oferta ante una demanda en picada.

## Capítulo 5

### 5.1 Análisis del entorno.

En comparación entre los años 2014 y 2015, la actividad en el movimiento de contenedores presento una diferencia porcentual del 3,4%, inferior al cambio del PIB. Lo que muestra una compleja tendencia a la ralentización del comercio internacional que viene presentando la región en el último quinquenio.

Es necesario mencionar que previo a los cuatro años a la crisis economía mundial, el movimiento de contenedores mostraban un crecimiento promedio anual del 14.5%, esta cifra reflejaba casi tres veces el ritmo de variación de la actividad económica en la región dentro del periodo.

En cuanto a las causas, existen diversos factores a los que se les atribuye el escaso crecimiento del tráfico de contenedores en los últimos años en el país, entre ellos:

- Los mercados de bienes manufacturados, han crecido en relación al transporte de materias primas.
- Reducción del tamaño de los productos manufacturados.
- Reducción en el porcentaje de descolocación, especialmente en mercados potenciales como Asia.
- El cambio en los tráficos, debido al cambio de ritmo económico en el mundo; disminuye el volumen de contenedores movilizados por regiones, y país.
- Incremento de barreras al comercio exterior.

La reducción observada en el de movimiento de contenedores en el país resulta además, de los componentes antes mencionados; de las secuelas reflejadas como efectos colaterales de una crisis económica, que afecto en todo contexto al comercio internacional y su logística.

## 5.2 Análisis PEST

Dentro del territorio ecuatoriano hemos podido observar numerosos factores que afectan en desarrollo de las industrias de producción y negocios de servicios.

Muestra de ello las salvaguardias aplicadas por el Gobierno en el mes de marzo del año 2015, aplicado a 2.800 partidas arancelarias que van desde el 5% hasta el 45%.

Dicha medida no solo afecto a las empresas que abastecían al mercado con bienes de consumo importados, bienes de capital o materias primas incluidos en las salvaguardias; sino además a las empresas cuyo mercado es el sector logístico y en el caso de Transoceanica, el transporte marítimo internación se ha visto afectado no solo por la baja en las importaciones, sino por la baja en la producción de commodities para la exportación.

P

La implementación de políticas arancelarias, para el equilibrio de la balanza comercial, reduciendo importaciones y fortaleciendo el sector productivo a fin de ampliar el abanico de commodities exportables, resulta siendo una herramienta eficaz cuando la industria se encuentra realmente se encuentra preparada y es capaz de conllevar el reto, en el caso de Ecuador, resulta un panorama complejo debido a la escasez de productos con la calidad necesaria de competir con países productores de primer mundo, a eso sumando los pocos tratados internacionales que permitan expandir los mercados exportadores; lo que nos traduce a un país de con un mercado interno con productos de primera necesidad con alto costo y un sector logístico obligado a reducir sus operaciones a fin de mantener un ritmo de competencia que se les permita sostener la estructura corporativa y mantenerse competitivos en el mercado.

El panorama económico del Ecuador, presento para el año 2014 un endeudamiento externo de \$12.930 millones, mientras que para el año 2015 se incrementó a \$19.326 millones, mostrando un crecimiento del 49,5% aproximadamente, gran parte de este endeudamiento detono una desestabilización económica, que como medida paleativa trajo consigo las medidas administrativas, y la imposición de salvaguardias a fin de reducir las importaciones, aun cuando esto complico el panorama del mercado logístico nacional debido a la reducción en el movimiento de unidades contenerizadas, y de manera puntual al sector del transporte marítimo internacional, complicando de esta manera la existencia de un mercado con competencia leal.



El incremento en el endeudamiento del país, nos a convertido en un mercado con complejos mecanismos de desarrollo en el ámbito de comercio internacional, lo que se traduce en un país que reduce el ingreso y salida de mercancías en unidades de transporte contenerizadas; así mismo impacta en el flujo y proyección de desarrollo que diseña la industria del transporte marítimo internacional, y sobretodo impacta en aquellas que fungen de agencias, teniendo limitantes y debiendo competir bajo limitaciones impuestas por sus representadas; debiendo enfrentar en un pequeño mercado a grandes mundiales como Maerks Ecuador, y Mediterranean Shipping Company.

La implementación de aranceles del 5%, 15%, 25% y 45%, para 2.800 partidas arancelarias, que impacta entre otros a bienes de capital y materias primas no esenciales, y desaceleran el crecimiento económico y logístico del país, también impactan en los núcleos familiares que rodean al sector, plasmándose en alza de precios, incremento de desempleo ya que a raíz de las nuevas condicionantes existieron empresas del sector, que decidieron culminar sus operaciones; y en algunos casos llegando a desaparecer los productos de primera necesidad que por su naturaleza solían ser importados; y exponiendo a los productos importados existentes en productos de alto precio.

S

El comportamiento del mercado en el movimiento de contenedores, es productos de una demanda tanto interna como externa, cuyo fin es el crecimiento y sostenibilidad de la industria, como observamos para los periodos de análisis el comportamiento en el flujo de operaciones marítimas de Transoceanica, se encuentra relativamente acorde al flujo de movimientos totales en el país, esto denota el entenderes en el análisis profundo del mercado nacional e internacional; las tendencias y las proyecciones de nuevos estándares del sector naviero, lo que le permite mantener y cumplir una política de responsabilidad social corporativa.

Para el sector logístico el desarrollo tecnológico es fundamental, debido a que de ello depende la optimización de recursos y la planificación correcta de operaciones marítimas para las naves durante su estancia en puerto; pero esto para las agencias navieras y para navieras con presencia en Ecuador se torna algo complejo porque un desarrollo tecnológico de tal magnitud requiere fuertes inversiones, pero es complicado incentivar este tipo de inversiones en el sector privado dadas las condiciones político – económicas poco estables que embargan al sector.

Aun con más razón cuando las importaciones han sufrido una baja y las exportaciones se han visto comprometidas debido a la falta de acuerdos comerciales con los principales bloques comerciales a nivel mundial y la ausencia de desarrollo de la industria nacional.



Para el sector logístico, y empresas como Transoceanica, la tecnología no es una herramienta, sino un aliado estratégico que busca establecer estándares de calidad y mantener sistema óptimos de respuesta, no solo en cuanto a servicio al cliente se trate, sino para con sus operaciones en puertos, y más aún cuando lo que se busca es equilibrar las posibilidades de mercado.

### 5.3 Conclusiones

La principal motivante para la implementación de salvaguardias, fue la descompensación en la balanza comercial, dicha descompensación radico en la baja del precio del petróleo, y por consiguiente el gobierno busco minimizar la salida de divisas a través de las importaciones, y complementar la medida con la repotencialización del sector productivo, con la finalidad de desarrollar la industria nacional y que esta a su vez amplié la oferta exportable.

La instauración de las salvaguardias, conllevan a una afectación a nivel país en, debido a que restan dinamismo y obstaculizan el desarrollo del comercio nacional, lo que nos da como resultado un encarecimiento de nuestra producción interna y el perjuicio para los consumidores finales quienes pagar mas por los mismos productos u otros de inferior calidad.

Transoceanica Cia. Ltda., ha demostrado acorde el análisis del movimiento de contenedores en el año 2014 y 2015, que la implementación de medidas arancelarias o salvaguardias influenció en sus operaciones y en el flujo de movimientos en el mercado ecuatoriano, debido a que la agencia presenta en su movimiento de importaciones una reducción del 13.34% y para las exportaciones una caída de 4.24%.

La reducción se produce una vez que, aprobadas las salvaguardias en el mes de marzo, y en relación al tiempo de transito más lejanos como lo es Asia de aproximadamente 60 días, la cantidad de contenedores disminuye a uno picos más bajos

de año, y cerrando el año 2015 con aproximadamente -14,185 TEUS, en comparación al año 2014

#### **5.4 Recomendaciones**

Mantener el plan de fortalecimiento de la Política Comercial del Ecuador, a fin de que incrementar la inserción del país en la economía mundial y promover de manera constante la integración de los productos ecuatorianos al mercado mundial. Ampliar los acuerdos comerciales que permitan el crecimiento de los actores en la cadena productiva y así continuar con mercado estable, en el cual se mantengan los precios justos, diversificando la oferta y tecnificando al aparato productivo, convirtiendo al Ecuador en un lugar atractivo para producir.

Buscar la ampliación de la oferta exportable, a fin de mejorar nuestra balanza comercial, y que empresas como Transoceanica Cia. Ltda., puedan participar de un mercado más amplio, desarrollando políticas comerciales a fines, y poder así mantener la operatividad.

Mantener un ritmo comercial como lo ha venido presentado pese a las condiciones de mercado, es importante, continuar analizando las oportunidades vigentes y las posibles alternativas ante nuevos productos, mercados y/o tránsitos, que promueven la economía nacional, así mismo contribuir a un mercado logístico nacional con tarifas competentes y sobretodo con una competencia leal.

Transoceanica. Cia. Ltda. , como mencionado en párrafos anteriores, es una empresa nacional, que posee una extensa variedad de servicios que engranan la cadena

logística, es de vital importancia mantener una oferta de mercado ofreciendo un servicio integral para el comercio exterior.

## Bibliografía

- ❖ (INEC), I. N. (2014). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2014*. Guayaquil: Dirección de comunicación social.
- ❖ (INEC), I. N. (2015). *Anuario de Estadísticas de Transporte* . Guayaquil: Dirección de comunicación social.
- ❖ CAMAE. (22 de 08 de 2016). *Camara Maritima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/>
- ❖ Capuz, G. (2016). Las salvaguardias y su impacto en las operaciones maritimas de Transoceanica. Guayaquil, Guayas, Ecuador.
- ❖ Caribe, C. E. (5 de Agosto de 2016). *Naciones Unidas*. Obtenido de <http://www.cepal.org>
- ❖ CEPAL. (2015). *Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile : Naciones Unidas.
- ❖ Chicaiza, L. (2016). *La Investigacion en Logistica y Transporte: Estudio Comparativo Entre Los Paises De La Region Andina, Retos y Oportunidades Para Su Desarrollo en el Ecuador*. Guayaquil: ESPOL.
- ❖ D., B. (2016). *La logística Competitiva y la Administración de la Cadena de Suminstors*. Quito.
- ❖ Ecuador, B. C. (18 de 09 de 2016). *BCE*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/>
- ❖ Ecuador, C. M. (2015). Sector naviero sobrevive en medio de un mercado inestable . *Informar*, 4-7.
- ❖ Ecuador, C. M. (2016). La influencia de hinterland y conectividad interna en desarrollo portuario . *Informar*, 4-6.
- ❖ Exterior, M. d. (16 de 09 de 2016). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/>

- ❖ FASS, E. (2015). Logística Sensible. *Mundo Logisto*, 12-14.
- ❖ Gil, C. J. (30 de 08 de 2016). Impacto de la aplicación de salvaguardias, en las operaciones marítimas de Transoceánica. (G. C. Q., Entrevistador)
- ❖ Group, M. C. (10 de Agosto de 2016). *Manya Consulting Group*. Obtenido de <http://mcg.ec/wp-content/uploads/2015/01/Movimiento-de-Carga-TEUS.pdf>
- ❖ Guayaquil, A. P. (2014). *Estadísticas portuarias*. Guayaquil.
- ❖ Guayaquil, A. P. (21 de 09 de 2016). *APG*. Obtenido de <http://www.apg.gob.ec/>
- ❖ Gutierrez, C. (2015). *Las salvaguardias arancelarias como instrumento de la política comercial en el Ecuador*. Guayaquil: UEG.
- ❖ Lafuente, F. (2015). *Aspectos del Comercio Exterior*. Mexico : Leschaco .
- ❖ Moreira, S. I. (30 de 08 de 2016). Impacto de la aplicación de salvaguardias, en las operaciones marítimas de Transoceánica. (G. C. Q., Entrevistador)
- ❖ Naciones, S. G. (04 de 07 de 2016). *Comunidad Andina*. Obtenido de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE698.pdf>
- ❖ Oxoby, P. (2016). *El sector cooperativo del Mercosur*. Buenos Aires: Oxford.
- ❖ Paredes, I. G. (25 de 08 de 2016). Impacto de la aplicación de salvaguardias, en las operaciones marítimas de Transoceánica. (G. C. Q., Entrevistador)
- ❖ PROECUADOR, I. d. (2015). Balanza Comercial Total. *Boletín Comercio Exterior*, 12-13.
- ❖ PROECUADOR, I. d. (2016). Boletín de Comercio Exterior. *Evolución de las exportaciones totales*, 9.
- ❖ PROECUADOR, I. d. (2016). Evolución del comercio marítimo internacional. *Boletín de Comercio Exterior*, 5.
- ❖ PROECUADOR, I. d. (2016). Principales destino de las exportaciones del Ecuador. *Boletín de Comercio exterior* , 10-11.

- ❖ Ramos, L. (2016). *Los impuestos al comercio exterior, politica arancelaria en el modelo de sustitucion de importaciones*. Guayaquil: UEG.
- ❖ Rosero, P. (2014). Los hechos economicos en los 200 numeros de Gestion. *Hechos Economicos*, 58 - 65.
- ❖ Sanguinetti, P. (2000). *Mercosur y el sesgo regional de la politica comercial* . Buenos Aires: Documentaria.
- ❖ SENA. (15 de 08 de 2016). *Aduana del Ecuador* . Obtenido de <http://www.aduana.gob.ec>
- ❖ Tamayo, M. (2008). *El proceso de la investigacion cientifica*. Bogota: Limusa.
- ❖ Tobar, H. (2014). *Transporte Maritimo Internacional* . Guayaquil: ESPOL.
- ❖ Trigo, J. /. (2014). Alianzas estratégicas. *Gestión*, 15-17.

## **Anexos**

## Anexo A1

### Banco de preguntas para la realización de la entrevista

- i. ¿Conoce usted del panorama económico que se ha venido presentado, desde el año 2010 en Ecuador y el resto del mundo?
- ii. ¿Considera que es correcta la aplicación de salvaguardias?
- iii. ¿Cuál cree usted que serían las medidas correctas, para llegar a un equilibrio en la balanza comercial del país?
- iv. ¿Al encontrarse vinculado a uno de los grupos logísticos más grandes e importantes en el país, considera que el impacto de las salvaguardias ha afectado el mercado naviero en el Ecuador?
- v. ¿Cuántos años lleva como colaborador@ de Transoceanica Cia. Ltda.?
- vi. ¿Cómo se encuentran distribuida la administración de Transoceanica Cia. Ltda., para con sus distintas líneas representadas?
- vii. ¿Previo a la crisis económica mundial en el año 2008, como considera usted que el mercado de transporte marítimo internacional, se venía desarrollando?
- viii. ¿Cuál fue el impacto de la aplicación de salvaguardias en las operaciones marítimas (importación y exportación) de Transoceanica Cia. Ltda., en el año 2014?
- ix. ¿Cuál fue el impacto de la aplicación de salvaguardias en las operaciones marítimas (importación y exportación) de Transoceanica Cia. Ltda., en el año 2015?
- x. ¿En el caso de Transoceanica y sus líneas representadas, considera usted que ha existido una ampliación en el abanico de oferta exportable?
- xi. ¿Ha existido presencia de commodities nuevos en las exportaciones, manejadas

por Transoceanica?

- xii. ¿Considera que se debería prolongar la existencia de salvaguardias, como medida de regulación para la balanza comercial?

## Anexo A2

### Registro Oficial, aplicación de salvaguardias



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 011-2015

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

#### CONSIDERANDO:

**Que**, el artículo 276 de la Constitución de la República determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible;

**Que**, el artículo 261, numeral 5 de la Constitución dispone que la política económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son de competencia exclusiva del Estado Central;

**Que**, el artículo 284, numerales 2 y 7 *ibidem* disponen que la política económica tiene como objetivos incentivar la producción nacional, la productividad, competitividad sistémica y la inserción estratégica en la economía mundial, además de “mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo”;

**Que**, el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico;

**Que**, el “Entendimiento relativo a las disposiciones del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 en materia de Balanza de Pagos” de la OMC, aclara las disposiciones del artículo XII y la sección B del artículo XVIII del GATT de 1994, así como de la Declaración sobre las medidas comerciales adoptadas por motivos de balanza de pagos de 1979, procedimientos para la celebración de consultas, notificación, documentación y conclusiones de las consultas;

**Que**, el artículo segundo de la Resolución 70 del Comité de Representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) establece que los Países Miembros no aplicarán cláusulas de salvaguardia a las importaciones originarias del territorio de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

países de menor desarrollo económico relativo para corregir los desequilibrios de su balanza de pagos global;

**Que**, el artículo 125 del Reglamento al Libro IV del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), faculta al Ministerio de Comercio Exterior, en su calidad de órgano rector de la política de comercio exterior, efectuar las notificaciones y demás procedimientos respecto de las medidas de protección de balanza de pagos, ante las organizaciones multilaterales, regionales o subregionales de los tratados o acuerdos comerciales de los que forme parte el Ecuador;

**Que**, mediante el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010, se creó el Comité de Comercio Exterior –COMEX- como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

**Que**, el artículo 72, letras e) y k) del COPCI determinan que el COMEX en su calidad de organismo rector en materia de política comercial, tiene como atribución regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en ese código y en los acuerdos internacionales vigentes, debidamente ratificados por el Ecuador;

**Que**, el artículo 88 del COPCI determina que el Estado ecuatoriano mediante el organismo rector en materia de política comercial, podrá adoptar medidas de defensa comercial que puedan restringir las importaciones de productos para proteger así su balanza de pagos, tales como las salvaguardias y cualquier otro mecanismo reconocido por los tratados internacionales, debidamente ratificados por el Ecuador;

**Que**, mediante Decreto Ejecutivo No. 25, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 19 del 20 de junio de 2013, se creó el Ministerio de Comercio Exterior como cartera de Estado rectora de la política comercial, designando a dicho Ministerio para que presida el COMEX, tal como lo determina la Disposición Reformativa Tercera de dicho Decreto Ejecutivo;

**Que**, mediante Oficio No. MCPE-DM-O-2015-005, de fecha 4 de marzo de 2015, el Ministerio Coordinador de Política Económica justificó la existencia de un desequilibrio de la Balanza de Pagos del Ecuador, recomendando la adopción de una medida que incida sobre el nivel general de las importaciones por un período de 15 meses;

**Que**, mediante Informe Técnico No. 001/2015 el Grupo Interinstitucional conformado por funcionarios del Ministerio Coordinador de la Política Económica, del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, del Ministerio de Comercio Exterior, del Ministerio de Industrias y Productividad y del Ministerio de Agricultura,



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

Ganadería, Acuicultura y Pesca, de fecha 5 de marzo de 2015, recomienda el ámbito y niveles de la sobretasa arancelaria necesaria para salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos;

En ejercicio de las facultades conferidas en el COPCI, en concordancia con el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución No. 001-2014 del 14 de enero de 2014, y demás normas aplicables;

**RESUELVE:**

**Artículo Primero.-** Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante.

**Artículo Segundo.-** Se excluyen de la aplicación de esta salvaguardia a las siguientes importaciones:

- a) Aquellas mercancías que requieran ser nacionalizadas y que hayan sido legalmente embarcadas, con destino al Ecuador, hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución;
- b) Aquellas previstas en el artículo 125 del COPCI.
- c) Aquellas mercancías importadas a un régimen aduanero diferente al previsto en el artículo 147 del COPCI.
- d) Aquellas mercancías que provengan de la cooperación internacional en favor de una población beneficiaria del Ecuador que reciba dicha ayuda, sea a través del sector público, organizaciones no gubernamentales (ONG) o las entidades de cooperación correspondientes.
- e) Aquellas mercancías originarias de países de menor desarrollo relativo miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme la Resolución 70 del Comité de Representantes de la ALADI.

El Comité Ejecutivo del COMEX calificará la pertinencia de exclusión de los casos previstos en el literal d) de este artículo.

**Artículo Tercero.-** El seguimiento y evaluación de la aplicación de esta salvaguardia corresponderá al Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Política



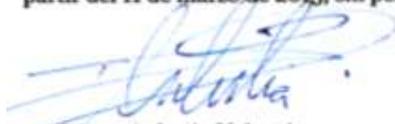
REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

Económica y Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, con el fin de garantizar que dicha medida responda, de manera proporcionada, a las necesidades existentes a fin de enfrentar la situación referente a la balanza de pagos, debiendo atenuarse en proporción al mejoramiento de la misma y eliminarse cuando deje de ser necesaria.

**Artículo Cuarto.-** Al Ministerio de Comercio Exterior le corresponderá notificar la medida a la que se refiere la presente Resolución y realizar las actuaciones que corresponda, en los plazos y condiciones determinados por los acuerdos de integración y los acuerdos comerciales internacionales vigentes de los que el Ecuador es Parte.

**DISPOSICIÓN FINAL**

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 6 de marzo de 2015 y entrará en vigencia a partir del 11 de marzo de 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

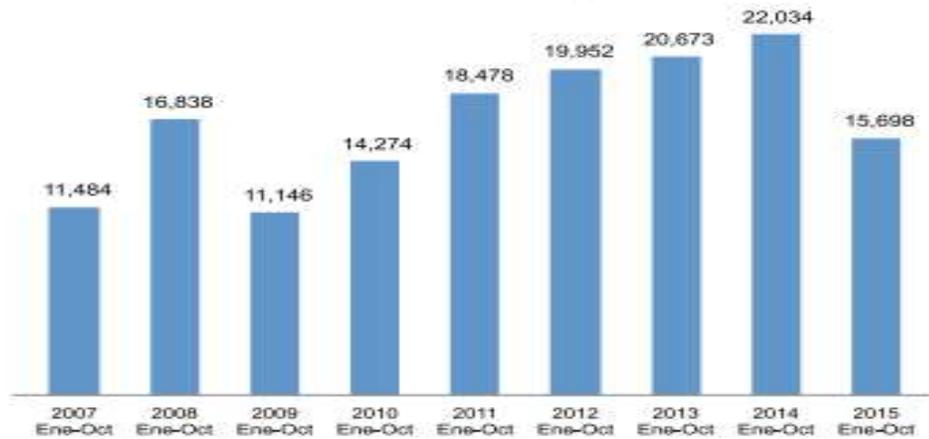
  
Diego Aulestia Valencia  
**PRESIDENTE**

  
Iván Ortiz Wilchez  
**SECRETARIO AD HOC**

### Anexo A3

## Evolución de la Exportaciones

### EVOLUCIÓN EXPORTACIONES TOTALES MILES USD FOB



Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

### EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES PETROLERAS



Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

