



REPÚBLICA DEL ECUADOR

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

TRABAJO DE TITULACIÓN

PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

**INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR MENCIÓN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

TEMA:

**PROCESO DE UNIFICACIÓN DE FLETES INTERNACIONALES PARA
ESTABLECER TRATO EQUITATIVO A LOS AGENTES DE CARGA.**

AUTORA:

ANGELA MELBA TELLO GARCÍA

2019

GUAYAQUIL - ECUADOR

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a Dios por haberme dado la vida, por guiarme siempre por el buen camino, por la fuerza, la perseverancia que con mucho sacrificio y esfuerzo me ha permitido llegar a la culminación de mis estudios.

A mi esposo y mis dos hijas, por la confianza depositada en mi y que me apoyaron a seguir adelante, me acompañaron a estudiar en las madrugadas para cumplir con mis metas, siempre dando ejemplo a ellas y demostrarles que aunque con mucho sacrificio y la bendición de Dios podemos salir adelante.

A mi jefe que estuvo apoyándome en todo momento y que me dio la oportunidad de ser una profesional, por estar pendiente, por aconsejarme, por acompañarme.

A mi hermano y a todos los que estuvieron siempre conmigo compartiendo mis tristezas y alegrías, apoyándome en las buenas y en las malas.

A mis profesores que aportaron con su conocimiento, por tener esa destreza y paciencia en enseñarme.

Muchas gracias a todos!!

DEDICATORIA

Mi artículo va dedicado con todo mi amor y cariño a mis hijas Katherine y Ashley que me dieron toda su comprensión y han sido motivo de inspiración para superarme día a día y así brindarles un futuro mejor.

A mi esposo, porque recibí de él todo su apoyo incondicional, él fue a todas las reuniones de escuela y Colegio, estuvo acompañando y guiando en las tareas a nuestras hijas, justo cuando yo debía estar.

Me dicen que el título que estoy por recibir, pertenece a los cuatro y es así, es nuestro título, porque siempre estuvimos juntos, como una familia.

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

.....

Angela Melba Tello García

PROCESO DE UNIFICACIÓN DE FLETES INTERNACIONALES PARA ESTABLECER TRATO EQUITATIVO A LOS AGENTES DE CARGA.

Angela Melba Tello García
angelatello@hotmail.com

RESUMEN

El diseño de este artículo fue obtener información a través de una investigación no experimental por parte de los importadores a cerca de los constantes incrementos en los fletes oceánicos desde China y recopilar información de las Líneas Navieras para saber cuál era la situación real de tales incrementos a través de encuestas. Con enfoque de carácter cuantitativo se realizaron cuestionarios al respecto para ambas direcciones y como método descriptivo se investigó del porqué de los incrementos de los fletes internacionales. Los métodos lógicos que se emplearon en este artículo fueron el método deductivo y comparativo porque se analizaron la cantidad de vapores provenientes de China que ingresaron en los 3 últimos años, demostrando así que las importaciones han crecido, entonces se sugiere un mejor trato en lo referente al flete internacional para los agentes de carga y/o importadores finales en el Ecuador.

Palabras claves:

Agentes de carga, Líneas Navieras, Importadores y fletes oceánicos

Abstract

The design of this article was to obtain information through a non-experimental investigation by importers about the constant increases in ocean freights from China and collect information from the Shipping Lines to know what was the real situation of such increases surveys. With a quantitative approach, questionnaires were carried out in both directions, and as a descriptive method, the reason for the increase in international freight rates was investigated. The logical methods used in this article were the deductive and comparative method because they analyzed the amount of vapors coming from China that entered in the last 3 years, showing that imports have grown, so a better deal is suggested in terms of international freight for freight forwarders and / or final importers in Ecuador.

Keywords:

Freight Forwarders, Shipping Lines, Importers and Ocean Freight

1. INTRODUCCION

Hay muchos inconvenientes con los agentes de carga dado que se encuentran constantes variaciones con las tarifas en el mercado. En la actualidad las tarifas oscilan entre USD 1500,00 para contenedor de 20' y USD 1800 para contenedor de 40', así como también bajan los costos a USD 100 y USD 300. La situación de los fletes oceánicos desde China son cambiantes, todos los meses, semana y muchas veces cambian día a día (Mora, 2015). Se dice que se da mejor costo a los que firman un contrato, cuando es muy visible que en muchas ocasiones no es así, ocasionando pérdidas de clientes, de embarques y de rentabilidad finalmente, entonces nace un problema, ¿Qué proceso se podría proponer para una unificación de fletes internacionales y se establezca un trato equitativo para los agentes de carga? Se propone crear un proceso de unificación de fletes internacionales según el origen basado a la guía de regulación de tráfico marítimo conferenciado para establecer un trato equitativo a los agentes de cargas. El presente trabajo constara de 3 partes: la introducción, el marco teórico y finalmente las conclusiones, esperando aportar ideas para una mejor aplicación de tarifas en el mercado.

1.1.- Objetivo General

Proponer un proceso de unificación de fletes internacionales según el origen basado a la Guía de Regulación de Tráfico Marítimo Conferenciado¹ para establecer un trato equitativo a los agentes de carga.

1.2.- Objetivos Específicos

1. Obtener información de las líneas navieras en relación a los incrementos de los fletes oceánicos.
2. Obtener información de los importadores y/o consolidadoras sobre las rutas con mayor demanda desde China hacia Guayaquil.
3. Realizar una revisión de la guía de Regulación de Tráfico Marítimo Conferenciado para proponer un proceso de unificación.

¹ Guía de Regulación de Tráfico Marítimo Conferenciado: aprobado en Ginebra el 6 de abril de 1974 por la Conferencia de las Naciones Unidas.

2. MARCO TEÓRICO

El transporte internacional se da entre 2 o más países, de gran importancia en nuestro medio, creando un impacto óptimo en el aspecto económico de una empresa a través de una relación comercial entre comprador y vendedor o exportador e importador. La característica principal de este medio de transporte es la capacidad de trasladar gran cantidad de contenedores o tonelajes, también es flexible porque permite cargas de grandes dimensiones. Como desventaja se tiene el tiempo de tránsito largo y congestión portuaria.

Según (Davalos, 2015) indica que “La economía nacional se basa principalmente en el comercio que se realiza por vía marítima, tanto para exportar los productos a socios comerciales de los distintos continentes, como para importar aquellos bienes que no son susceptibles de ser fabricados en el país”. (p.66)

El transporte marítimo trata del traslado de cosas o personas de una ciudad o un país a otro, una vez que llega a América el comercio fue muy cambiante de manera positiva como principal modo de comunicación, inclusive es donde nace el comercio exterior (Ortiz, 2014).

Este medio de transporte hace relevancia a buscar los mejores costos, a buscar una buena atención, asistencia, esto como estrategia hace que una empresa siempre este pendiente de la competencia que está en el mercado, no puede quedarse estático sino buscar ser eficaz y eficiente (Abud, 2016).

En conclusión, el medio de transportar carga por vía marítima es la primera opción al momento de realizar un bosquejo de los valores, buscando siempre el mejor flete y que así pueda optimizar sus gastos sea en una importación o exportación. El empresario revisa con algunas compañías los fletes que se encuentran en el mercado, es ahí donde entra la participación de los Agentes de Carga para ofertar al cliente sus tarifas, el tema es que si no se cuenta con una

excelente tarifa se está fuera de mercado. Hay importadores que prefieren trabajar con un Agente de Carga por el servicio personalizado y facilidades que consigue como por ejemplo una exoneración de garantía, que muchos exceden de los USD 1500,00 por TEU², también pueden negociar días libres en destino y porque no mencionar un crédito de 30 a 60 días, lo que las Navieras no lo dan.

2.1.- Agentes de carga

La función principal de las consolidadoras de carga llamados también agentes de carga internacional, es de reunir carga de varios importadores, para luego transportarlas y como siguiente paso desconsolidarlas para que los importadores a través de un agente de carga puedan realizar el trámite de nacionalización y retirar su carga. También lo pueden definir como un “operador distinto del porteador³, los cuales deben ser calificados y autorizados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (Triviño, 2014).

Los agentes de cargas son compañías que se dedican a realizar la coordinación y el seguimiento de los embarques de manera personalizada para el cliente final en este caso el importador. Se dedican al transporte de contenedores sea con cargas consolidadas para varios clientes o contenedores para un solo cliente. Es importante mantener una logística, ubicar las tarifas, por país y por navieras, información continua al cliente, itinerarios y recargos de los fletes en el transporte marítimo (Soto, 2016)

El consolidador ofrece un servicio personalizado a diferencia de las Navieras, realiza un seguimiento sobre la ubicación de la carga y siempre le está informando al importador, lo asiste,

² TEU: siglas en Ingles equivalente a una unidad o contenedor de 20 pies.

³ PORTEADOR: Persona natural o jurídica encargada del transporte marítimo de las mercaderías mediante el respectivo contrato de transporte.

lo redirecciona hasta cuando finalmente arriba la carga. En ocasiones le da beneficios que no podrá obtener de las Navieras (Bastidas, 2016) .

Los vendedores deben ser perseverantes, sino se consigue el embarque, no hay negocio por lo consiguiente no hay una rentabilidad (Muñoz, 2017). Los ejecutivos de una área comercial están en la lucha constante de obtener un cliente, conseguir que trabaje con la empresa, hacerle ver porque trabajar con ellos, cuáles son los beneficios que obtendría. Sin embargo en el mercado existen agentes de carga legalmente como otros que no, como por ejemplo no tienen una oficina y dan unos costos super bajos y este es otro de los puntos por lo cual los Agentes que si están debidamente registrados pierden rentabilidad.

El objetivo de cada Agente es cerrar el negocio, se preocupan en tener tarifas competitivas, se propone completar un cupo de espacio de contenedores al mes o al año, la idea es obtener un buen costo. Coordinan entre ellos todas las semanas el número de embarques obtenidos o los no obtenidos. Revisan los reclamos de los clientes buscando mejorar, buscando una solución inmediata. Es muy necesario dar una pronta respuesta o solución, siempre tener al cliente contento con el servicio dado y obtener una fidelización.

Para los clientes es primordial un buen costo, algunos dejan de trabajar con su embarcador habitual por diferencias de fletes desde USD 50,00; entonces de nada vale un buen servicio o el estar pendiente a sus requerimientos, si no cuenta con lo principal un buen costo de flete. La lucha de mantenerse en conexión con el cliente es diaria y el hecho de no tener un buen costo es frustrante.

2.2.- Modalidades del transporte marítimo

Las importaciones siempre están en constante crecimiento específicamente de los puertos de China y debido a la variedad de mercancías se ha tenido la necesidad de ubicar según los tipos

de carga según el tipo de buque, estas pueden ser como carga suelta, contenerizada, consolidada (Alvarez, 2015). A continuación las modalidades de transporte marítimo:

2.2.1.- Transporte marítimo de línea regular

En este tipo de modalidad se transporta carga general y contenerizada, esta puede ser realizada a través de:

Tabla No.1 Regímenes de transporte de línea regular

TRANSPORTE LINEA REGULAR	
TRAFICO CONFERENCIADO	Unión de varias empresas armadoras, acuerdan igualdad en los fletes oceánicos e igualdad en las rutas.
COMPAÑIAS INDEPENDENTES	Es lo contrario son armadores independientes, sin acuerdos, sin compromisos.
CONSORCIOS	Consiste en que varias compañías aportan buques medios financieros para constituir una entidad con un único centro de control de gestión.

Fuente: UNCTAD “Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo”2014
Elaboración propia

2.2.2.- Transporte marítimo en régimen de fletamentos

Se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo.

Esta modalidad es usual para el transporte de grandes volúmenes de mercadería a granel, sea líquida o sólida, y de gran número de unidades como automóviles o plantas de fabricación completas.

Tabla No.2 Regímenes de fletamentos

TRANSPORTE DE FLETAMENTOS	
Casco desnudo	Históricamente este tipo de contrato era para los tiempos de guerra y situaciones de emergencia
Por viaje	Chartear un vapor por un viaje determinado
Por tiempo	Chartear un vapor por un tiempo determinado a cambio de un flete

Fuente: Transporte marítimo en régimen de fletamentos 2016
 Elaboración propia

2.3.- Negociación de fletes Internacionales

¿Por qué los agentes navieros, venden tarifas diferentes a cada agente de carga?, las mismas navieras informan que firmando un contrato acordando en embarcar un número de contenedores al año, obtienen un mejor flete.

Se ha notado que no siempre se maneja de esta forma, resulta que 2 o 3 empresas son los primeros en tener el mejor precio y a los días siguientes todos tienen los mismos costos, es decir lo que hacen es retrasar de manera general la información al mercado, ahora esto de las variaciones de los fletes internacionales sucede en especial con el área de China ¿Por qué los fletes de China varían tanto? En un inicio tienen fecha de validez por 3 meses, luego hay que actualizar mes a mes, después actualizan quincenalmente y por último las tarifas cambian semana a semana.

Entonces ¿qué sucede con los embarques al momento de negociar un flete con los clientes? A veces capta el embarque, en otras pierde el negocio y muchas veces pierde hasta el cliente, haciendo quedar al Agente de Carga como una empresa poco seria.

Las navieras revisan sus costos a fin de obtener un ahorro optimizando los espacios. Los buques de gran calado⁴ coordinan su ingreso al Puerto con la tabla de marea, esto ocasiona costos adicionales al generarse un tiempo de espera llamado también cuarentena (Fierro, 2015).

Ahora con el proyecto del puerto de aguas profundas en Posorja, se debe considerar que habrán nuevos incrementos en los fletes para este nuevo año debido a las bodegas que también deberán tener sus oficinas allá pero también se espera que al no realizar trasbordos mejore los días de tránsito, finalmente se busca que las navieras mejoren servicios y tarifas de manera equitativa.

Las navieras deben informar a los clientes por lo general a través de circulares mediante correos vía mail de los recargos del combustible que serían vigentes durante un lapso de tiempo y bajo que rubro sucede el incremento (Welsh, 2018).

Los Agentes de Carga lo entienden, pero los importadores no, muchos se molestan, o lo entienden pero no aceptan que tenga que variar los fletes constantemente, en cierta forma se sienten perjudicados porque importan una mercadería con un precio cuando ellos cerraron el negocio con otro.

2. 4.- Incrementos en los fletes oceánicos

Tabla No.1 Detalle de los recargos del flete marítimo desde China a Ecuador.

SIGLAS	SIGNIFICADO EN INGLÉS	TRADUCCION
EBS	Emergency Bunker Surcharge	Recargo por Emergencia del bunker
BRC	Bunker Recovery Cost	Costo de Recuperación del bunker
BUC	Bunker Contribution	Contribución al bunker
Recargos de emergencia relacionados con el combustible		

⁴ Buques de gran calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación

PCS	Panamá Canal Surcharge	Recargo aplicable a toda mercancía que transitan a través del Canal de Panamá
Recargos temporales en el flete marítimo		
WRS	War Risk Surcharge	Se aplica cuando la ruta del barco navega por zona en conflicto bélico.
WS	Winter Surcharge	Se aplica durante la temporada de invierno para cubrir gastos extras en que incurren los puertos.
	Port Congestion	Recargo aplicado para cubrir las pérdidas causadas por la cuarentena causada.
PSS	Peak Season Surcharge	Recargo aplicado durante temporada alta.

Fuente basado en información de Tiba España 2013
Elaboración propia

2.5.- Importaciones China - Ecuador

Según (Molina & Regalado, 2017) menciona que “China ha mostrado que posee una estrategia a largo plazo bien definida de hacia dónde quiere llegar, y también tiene claro qué necesita para lograrlo y lo que espera de América Latina” (p.3).

Para (Qiang & Ouyang, 2017) “China se ha convertido en un centro principal de actividad marítima”. ¿Pero cuál es la estrategia? Porque manejar el alto y bajo de los fletes, esto no sucede con otros países, solo informan que la fecha siguiente habrá un incremento por combustible y nada más, muy a lo contrario con los fletes oceánicos desde China.

Tabla No.3 Incremento de importaciones China-Ecuador por año

Descripción del producto	AÑO		
	2015 (\$)	2016 (\$)	2017 (\$)
Todos los productos	2'891.416	2'257.103	2'963.208
Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos	549631	415071	465507
Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas o aparatos	379970	334717	453532
Vehículos automóbiles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios	252607	183655	366951
Fundición, hierro y acero	239314	152383	268156
Plástico y sus manufacturas	116010	105880	132001
Manufacturas de fundición, de hierro o acero	186846	105282	116742

Fuente basado en estadísticas de Trade Map (Map, 2018)

Elaboración propia

Como se puede visualizar en las estadísticas de Trade Map, las importaciones de Ecuador procedentes de las negociaciones que se mantienen con China están en material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos. Entonces si se maneja un crecimiento en las importaciones desde China por qué no tener un mejor trato en relación a los fletes oceánicos.

Tabla No.4 Incremento de importaciones China-Ecuador de forma mensual

TODOS LOS PRODUCTOS	AÑO			
	2015	2016	2017	2018
ENERO	290.372	177.930	224.149	255.871
FEBRERO	284.935	125.865	140.129	296.219
MARZO	200.138	155.522	223.294	234.298
ABRIL	250.156	174.170	220.920	298.334
MAYO	251.456	170.992	265.679	300.810
JUNIO	212.386	169.487	284.205	375.622
JULIO	259.341	188.652	233.898	312.823
AGOSTO	260.016	211.409	272.589	390.165
SEPTIEMBRE	229.628	201.356	267.802	340.193
OCTUBRE	242.045	196.908	264.548	317.950
NOVIEMBRE	184.598	274.616	287.896	319.907
DICIEMBRE	226.634	222.166	279.594	277.744

Fuente basado en estadísticas de Trade Map (Map, 2018)

Elaboración propia

Aquí se detalla de manera mensual el incremento de las importaciones de nuestro país con China, de manera generalizada.

A continuación, los fletes que normalmente se tiene con una Naviera para las unidades de 20' desde el puerto de SHANGHAI, con destino final Guayaquil, carga general, seca no peligrosa. Moneda: Dólares.

Tabla No.5 Detalle de los fletes oceánicos

MESES	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4
ENERO	1700	1700	1500	1500
FEBRERO	1700	1500	1200	900
MARZO	1300	1300	1000	800
ABRIL	400	300	300	250
MAYO	250	325	325	325
JUNIO	700	700	1600	1600
JULIO	1700	2100	1900	2100
AGOSTO	1650	1750	1600	1700
SEPTIEMBRE	2000	2100	1650	1650
OCTUBRE	1600	1600	1800	1800
NOVIEMBRE	1500	1600	1600	1300
DICIEMBRE	1100	1500	1600	1600

Elaboración propia

Como se puede notar los fletes son bastantes cambiantes, el inconveniente se da en que no todos tienen los mismo costos, mientras una compañía tiene un costo resulta que el importador tienen un mejor costo con otra Empresa. En cambio las tarifas de otros países, en este caso se revisaran tarifas desde el puerto de Barcelona, España y de Livorno, Italia para contenedores de 20' por el lapso de un año, moneda dólares :

Tabla No.6 Fletes oceánicos desde el puerto de Barcelona

<u>NAVIERA</u>	<u>PUERTO CARGA</u>	<u>FECHA</u>	<u>VALIDEZ</u>	<u>20'</u>	<u>EBS</u>
HAMBURG SUD	BARCELONA	30/11/2018	31/12/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	31/10/2018	30/11/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	30/09/2018	31/10/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	31/08/2018	30/09/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	31/07/2018	31/08/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	30/06/2018	31/07/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	31/05/2018	30/06/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	30/04/2018	31/05/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	31/03/2018	30/04/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	28/02/2018	31/03/2018	690	60
HAMBURG SUD	BARCELONA	31/01/2018	28/02/2018	690	60

Fuente basado en tarifario del agente SPARBER TRANSPORT S.A. de España
Elaboración propia

Tabla No.7 Fletes oceánicos desde el puerto de Livorno

<u>NAVIERA</u>	<u>PUERTO CARGA</u>	<u>FECHA</u>	<u>VALIDEZ</u>	<u>20'</u>
HAMBURG SUD	LIVORNO	30/11/2018	31/12/2018	825
HAMBURG SUD	LIVORNO	31/10/2018	30/11/2018	825
HAMBURG SUD	LIVORNO	30/09/2018	31/10/2018	825
HAMBURG SUD	LIVORNO	31/08/2018	30/09/2018	800
HAMBURG SUD	LIVORNO	31/07/2018	31/08/2018	800
HAMBURG SUD	LIVORNO	30/06/2018	31/07/2018	800
HAMBURG SUD	LIVORNO	31/05/2018	30/06/2018	800
HAMBURG SUD	LIVORNO	30/04/2018	31/05/2018	750
HAMBURG SUD	LIVORNO	31/03/2018	30/04/2018	750
HAMBURG SUD	LIVORNO	28/02/2018	31/03/2018	750
HAMBURG SUD	LIVORNO	31/01/2018	28/02/2018	750

Fuente basado en tarifario del agente CTM ITALIA
Elaboración propia

Como podemos visualizar las tarifas casi que se mantienen, a excepción del Puerto de Livorno que sufre una breve variación pero 3 veces al año.

3.- METODOLOGIA

Según (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014) menciona que “las Investigaciones no experimentales son estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos” (Hernández et al., 2014). Basado a este concepto en el presente artículo académico se utilizó como diseño el tipo de investigación no experimental, se busca determinar y detallar sobre los incrementos o variaciones de los fletes oceánicos de las líneas navieras, en el lapso del año, especialmente temporadas altas como son los meses de septiembre, octubre y noviembre.

Adicional a esto el enfoque del artículo es de carácter cuantitativo, porque se realizaron cuestionarios para luego ser analizados y así obtener una estadística. Finalmente el alcance es descriptivo por lo que se buscó revisar el porqué de las constantes variaciones de fletes internacionales a través de los objetivos específicos como el obtener información de las líneas navieras en relación a los incrementos de los fletes oceánicos, obtener información de los importadores y/o consolidadoras sobre las rutas con mayor demanda desde China hacia Guayaquil y de realizar una revisión de la guía de Regulación de Tráfico Marítimo Conferenciado para proponer un proceso de unificación.

Los métodos lógicos que se emplearon en este artículo fueron el método deductivo y comparativo porque se analizaron los niveles de los incrementos de los fletes internacionales vendidos a los agentes de carga o importadores como clientes finales.

Como fuente de recolección de información se utilizó fuentes primarias y como técnica principal encuestas que se realizaron a 3 importadores y 3 navieras, desarrollando las preguntas respectivas. Para la presentación de los datos se utilizó cuadros.

4. ANALISIS DE RESULTADOS

Cuadro No.1 Importadoras en desacuerdo con las variaciones de los fletes oceánicos desde China

Temas	Importador 1	Importador 2	Importador 3
Realizan importaciones desde China	✓	✓	✓
Sus importaciones son mayormente Contenedores	✓	✓	✓
Importaciones pasan de 5 y no excede de 10 contenedores al mes	✓	✓	✓
Están en desacuerdo con el incremento constante de fletes oceánicos desde China.	✓	✓	✓
Pierden imagen y rentabilidad	✓	✓	✓
Están de acuerdo en que se propongan una estabilidad de fletes oceánicos desde China	✓	✓	✓
Las importaciones son mensuales			
Las importaciones son trimestrales			✓
Las importaciones son dependiendo las ventas	✓	✓	

Fuente basado en las encuestas realizada a importadores
Elaboración propia

El objetivo principal de esta encuesta fue de obtener información por parte de los importadores a cerca de las variaciones de los fletes oceánicos de China que se están vendiendo en el mercado ecuatoriano y fue dirigida para los Gerentes Generales o de Jefes de los departamentos de adquisiciones de las empresas que se dedican a importar desde este país, misma que se desarrolló a través de preguntas de una encuesta vía email.

En el cuadro No. 1, se puede visualizar que a las 3 empresas que se les realizó las encuestas, importan desde China y que influye mucho la cantidad de ventas que obtengan en el transcurso del mes. Cabe recalcar que las empresas encuestadas son medianas. Ellos están en desacuerdo con las variaciones de los fletes oceánicos desde la China con que se encuentran en el mercado, porque deben estar solicitando semana a semana, cuando desde otros países las tarifas son válidas por 3 meses y en otros casos validas por 1 año. Esto ocasiona también molestias para las empresas, se ha tenido el caso que piden explicación el porqué de dichas variaciones, el cliente final en este caso el consumidor busca siempre la economía y si va a comprar a un local donde lo atendieron muy bien y se encuentra que el mismo repuesto que lo compro en un precio resulta que después ya lo encuentra a un precio mas elevado, entonces el importador deja de vender y de paso pierde un cliente.

Cuadro No.2 Las Navieras y los fletes internacionales

Temas	Naviera 1	Naviera 2	Naviera 3
Manejan mas de 26.000 contenedores al año de China a Ecuador	✓	✓	-
Los incrementos de los fletes oceánicos desde China se da por el combustible.	✓	✓	✓
Con los incrementos de fletes se pretende conseguir mayor rentabilidad y cubrir los gastos de combustible.	✓	✓	✓
Se sabe que estos incrementos afecta a los importadores	✓	✓	✓
Es real que se les da mejor flete a las empresas que firman contratos con las líneas Navieras?	✓	✓	✓
Como Naviera, se sienten afectados con las variaciones de los fletes?	-	-	-

Fuente basado en encuestas realizadas a Navieras
Elaboración propia

El objetivo principal de esta encuesta fue de obtener información sobre los fletes oceánicos de China que se ofertan en el mercado ecuatoriano y es dirigida para los Gerentes de comercialización de las líneas Navieras, que se desarrollaron a través de preguntas de una encuesta vía email.

En el cuadro No. 2 se puede visualizar que los incrementos de los fletes oceánicos no se dan propiamente por variación en flete sino por incremento en el combustible, el tema es que estos cambios afectan tanto al agente de carga, como al importador y al cliente final que es el consumidor.

Para las navieras en ningún momento se ven afectadas con los cambios en los fletes, sin embargo el hecho de que los agentes de carga firmen un contrato para obtener un mejor flete no es real ya que lo podrán conseguir pero al momento de embarcar hay una situación que se presenta, no hay disponibilidad de espacio.

También se mantuvo una conversación vía telefónica con un agente de carga, los señores Tecnoshipping, a quien se les realizó la consulta sobre su opinión de los fletes oceánicos desde China, indicaron que no podían hacer nada, que había que regirse a los fletes de las navieras. Se piensa también que la variación podría ser por el tipo cambiario. También se preguntan porque sucede esta situación con China y desde otros países como Estados Unidos y Europa no sucede lo mismo.

Aquí en estos cuadros, podemos ver que las navieras acuerdan los fletes

Cuadro No. 3 Línea Naviera: COSCO, PIL

Destino: Guayaquil

Tarifas están con todos los recargos incluidos. Validos desde el 1 al 14th de abril:

POL	20'GP	40'GP	40'HQ
SHEKOU	\$1,600.00	\$1,600.00	\$1,600.00
YANTIAN	\$1,600.00	\$1,600.00	\$1,600.00
QINGDAO	\$1,600.00	\$1,600.00	\$1,600.00
NINGBO	\$1,600.00	\$1,600.00	\$1,600.00
SHANG HAI	\$1,600.00	\$1,600.00	\$1,600.00
HONG KONG	\$1,600.00	\$1,600.00	\$1,600.00
HUANGPU	\$1,650.00	\$1,700.00	\$1,700.00
FOSHAN	\$1,650.00	\$1,700.00	\$1,700.00
XIAMEN	\$1,650.00	\$1,700.00	\$1,700.00
TIANJIN	\$1,750.00	\$1,800.00	\$1,800.00

Elaboración propia

Cuadro NO.4 Tarifas incluyen PSS/EBS/BUC/OBS, pero están sujetas a 25/50/50 usd LSS y 15/15/15usd isps

POL: Shanghai/Ningbo/Shenzhen/Hongkong/Qingdao/Xiamen/Tianjin

POD: Guayaquil

Linea	20'	40'std	40'hc
HPL	\$1450,00	\$1450,00	\$1450,00
YML	\$1350,00	\$1350,00	\$1350,00
CMA	\$1450,00	\$1450,00	\$1450,00
COSCO	\$1450,00	\$1450,00	\$1450,00
PIL	\$1200,00	\$1200,00	\$1200,00

Elaboración propia

Cuadro No. 5 Tarifas todos los recargos incluidos. Validos desde el 9 al 14th de abril
 Naviera: COSCO, PIL
 Destino: Guayaquil

POL	20'GP	40'GP	40'HQ
SHEKOU	\$1,500.00	\$1,500.00	\$1,500.00
YANTIAN	\$1,500.00	\$1,500.00	\$1,500.00
QINGDAO	\$1,500.00	\$1,500.00	\$1,500.00
NINGBO	\$1,500.00	\$1,500.00	\$1,500.00
SHANG HAI	\$1,500.00	\$1,500.00	\$1,500.00
HONG KONG	\$1,500.00	\$1,500.00	\$1,500.00
HUANGPU	\$1,600.00	\$1,650.00	\$1,650.00
FOSHAN	\$1,600.00	\$1,650.00	\$1,650.00

A continuación se presenta el proceso de unificación donde podemos visualizar los pasos que se sugiere a fin de conseguir un trato equitativo en el mercado con los fletes Internacionales desde los puertos de China hacia Ecuador, de esta forma mejorarían las negociaciones con los proveedores, habrían más ventas y por lo tanto incrementarían las importaciones

Tabla No.8 Pasos para el proceso de unificación

ETAPA	NOMBRE DE ETAPA	DESCRIPCION
1	Reunión con los agentes de carga	Esto debe ser propiamente con los agentes registrados y autorizados por la SENAE que partan de la misma idea en conseguir que los fletes oceánicos desde la China no sufran tantas variaciones.
2	Exponer la situación de los fletes a la ASEACI⁵	Se debe solicitar el respaldo respectivo como Cámara de Agentes Consolidadores ante las líneas Navieras.
3	Negociar con las Navieras	Revisar cuales son las líneas que manejan el tráfico marítimo desde los puertos de China. En este caso es PIL, COSCO, ONE ⁶ y negociar con ellos. También se podría revisar ar a través de la CAMAE ⁷
4	Planificar las rutas y Costos.	Revisar cuales son los puertos bases de China que tiene más movimientos hacia Ecuador y el número de embarques que manejan con los importadores cada agente de carga.
5	Establecer acuerdos	Una vez que se ubiquen las Navieras, Reunirse con ellos y establecer acuerdos para que los fletes oceánicos no tengan variaciones constantes en el mercado, proponien-unificación en los costos.
6	Evaluación de resultados	Evaluar los resultados por el tiempo determinado sugerido, puede ser de manera trimestral. Exponer nuevas sugerencias de manera tal que se consigan los objetivos.

⁵ ASEACI: Aasociación que agremia a consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga de exportación, empresas proveedoras de servicios logísticos. Creada mediante Acuerdo Ministerial 005110 Oct. 27/1992

⁶ PIL, COSCO, ONE son líneas navieras que trasladan los contenedores o carga al granel

⁷ CAMAE: Cámara Marítima del Ecuador, organización gremial sin fines de lucro, constituida en la ciudad de Guayaquil el 15 de Febrero de 1985.

7 Trato equitativo

Conseguir con los agentes de cargas que se propusieron hacer las respectivas negociaciones y acuerdos con las navieras, de esta forma poder mejorar el número de embarques obtenidos.

Elaboración propia

5.- CONCLUSIONES

1.- El Código de Conducta, UNCTAD define en su artículo primero a las conferencias marítimas como la unión de varias empresas porteadoras navieras que acuerdan rutas de servicios regulares dentro de determinados límites geográficos, manteniendo fletes uniformes además que deben cumplir una cantidad de salidas desde los determinados puertos.

Una vez revisada la Guía de Regulación de Tráfico Marítimo Conferenciado, se encuentra que si hay una coordinación de parte de las navieras en relación a los incrementos de los fletes oceánicos, sin embargo se sugiere que para mejor manejo de este tráfico y evitar perjuicios a segundas y terceras partes, debe haber una concordancia a los incrementos de fletes puede ser trimestral o semestral. Es posible que bajen un poco las importaciones como lo sucedido en el 2017 pero las importaciones siempre habrán en nuestro país.

2.- En base a los objetivos, los importadores hacen conocer de su inconformidad en tener que actualizar los fletes muy seguidamente y encontrarse con los costos incrementados así también hay disminución en ellas. A parte se obtuvo información relevante de las Navieras, donde se manifiesta de los respectivos incrementos en los fletes, pues se manifiesta que son recargos generados para el mantenimiento de los barcos, el costo del combustible va en aumento debido a la cantidad de contenedores y viajes que tenga el barco.

3.- Se concluye en que las negociaciones con China siguen en constante crecimiento, se lo pudo visualizar en las estadísticas de Trade Map y se propuso un proceso donde se detallan los pasos a seguir a fin de alcanzar un acuerdo comercial de fletes oceánicos desde los puertos de China a Ecuador entre las navieras con los agentes de carga. Finalmente los incrementos en los fletes siempre estarán, las navieras no van perder ni bajar su rentabilidad, pero a parte de los acuerdos que se propone, se sugiere prorratear la cantidad total de los incrementos a fin de que se logre una estabilidad.

Bibliografía

Abud, M. (2016). *Analisis y Propuesta de Mejora al Proceso de Transporte y Distribucion de Producto*

Terminado en Manufacturas y Servicios de Precision de San Luis, S.A. de C.V. (Tesis de Maestria,

Universidad Autonoma de San Luis Potossi, Mexico) . Obtenido de

ninive.uaslp.mx/jspui/bitstream/i/3744/1/MAD1AYP01601.pdf

Alvarez, A. (2015). *La Regulacion del trafico mariimo conferenciado*. Obtenido de

<http://traficomaritimoconferenciado.blogspot.com>

Asaiotis, R., Banamara, H., & Poul, H. (2014). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y*

Desarrolllo. Obtenido de unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2014_es.pdf

Bastidas, M. (2016). *Creacion de Consolidador y Desconsolidador*. Obtenido de Bastidas M. (2016).

Creación de Consolidador y Desconsolidador (En línea) (Tesis de grado, Universidad de

Guayaquilrepositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13456/1/Tesis_Maira_Bastidas_Lara_final_22

032015_aprobada.pdf

- Davalos, J. (2015). *La Gobernanza de los espacios maritimos del Ecuador*. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/10171/3/Gobernanza%20de%20los%20espacios%20Mar%C3%ADtimos.pdf>
- Faure, M., Garcia, J., & Mc Tair, D. (2016). *Transporte Maritimo en Regimen de Fletamentos*. Obtenido de <https://prezi.com/kkzqe0g0zvhn/transporte-maritimo-en-regimen-de-fletamentos>
- Fierro, A. (2015). *Analisis del alto costo de los fletes Internacionales de exportacion en el Ecuador como consecuencia de la profundidad en el calado de ingreso por el Golfo de Guayaquil*. Obtenido de <repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16334>
- Hernandez, R., Fernandez, C., & Baptista, P. (2014). *Metodologias de la Investigacion*. Obtenido de <https://Users/UTEG/Downloads/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>.
- J., O. (s.f.). *Contribuciones a la Economia. Numero nternacional Normalizado de Publiciones Seriadas ISSN 1696-8360*.
- Map, T. (2018). *Estadisticas del comeerio para el desarrollo Internacional de las Empresas*. Obtenido de www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c218%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1
- Molina, E., & Regalado, E. (2017). *Relaciones China-America Latina y el Caribe: Por un futuro mejor*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4255/425554493007.pdf>
- Mora, J. (2015). *la variacion en el coste de los fletes*. Obtenido de www.importardechina.com/blog/variacion-en-el-coste-de-los-fletes

- Muñoz, J. (2017). *El día a día de una Agencia de Carga Internacional*. Obtenido de <https://ifbcertus.edu.pe/blog/negocios-internacionales/el-dia-a-dia-en-una-agencia-de-carga-internacional>
- Ortiz, J. (2014). *Contribuciones a la Economía*. Obtenido de www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html
- Qiang, L., & Ouyang, T. (2017). *Tendencias de Transporte*. Obtenido de [https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/news/magazine/ISOfocus%20\(2013-NOW\)/sp/ISOfocus_124.pdf](https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/news/magazine/ISOfocus%20(2013-NOW)/sp/ISOfocus_124.pdf)
- Romeu, B. (2013). *Flete Marítimo FCL y LCL. Recargos Aplicables*. Obtenido de <https://www.tibagroup.com/es/flete-maritimo-fcl-y-lcl-recargos-aplicables>
- Soto, C. (2016). *Política Nacional de Transportes y planes de desarrollo*. Obtenido de <http://www.ingenieros.cl/wp-content/uploads/2016/08/AQUI4.pdf>
- Triviño, J. (2014). *Análisis de las Consolidadoras de Carga y sus servicios marítimos en el Ecuador*. Obtenido de repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/767/1/ARTICULO%20ACADEMICO%20JENNY%20TRIVINO%2003.11.2014.pdf
- Welsh, C. (2018). *Las Navieras aplican el EBS*. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/2018/06/05/las-navieras-aplican-el-emergency-bunker-surcharge-ebs>

US department of transportation. (mayo de 2008). Glossary of Shippig terms. Washington, DC, Estados

Unidos (en línea) Recuperado de:

<http://repositorio.uees.edu.ec/bitstream/123456789/767/1/ARTICULO%20ACADEMICO%20JEN>

[NY%20TRIVINO%2003.11.2014.pdf](#)

ANEXOS

ANEXO 1

ENCUESTA AL IMPORTADOR

Es importante saber sus comentarios en relación a la inestabilidad de los fletes oceánicos desde China. Por favor marque con una X a las siguientes preguntas:

1. ¿Realiza usted importaciones desde los Puertos de China?

Si

No

2. ¿Qué tipo de carga importa desde China

Carga suelta

Contenedores

3. Sus importaciones son:

Mensual

Trimestral

Dependiendo de las ventas

4. ¿Cuántos contenedores importa al mes desde China?

De 1 a 3

De 3 a 5

De 6 en adelante

5. ¿Está usted de acuerdo en que se incremente los fletes oceánicos desde China cada 15 días?

Si

No

6. Según su experiencia, ¿que puede ocasionar la inestabilidad constante de estos fletes?

Perdida de negocios

Incremento de Importaciones

Perdida de imagen Incremento de ganancias

7. ¿Considera usted que se debería realizar una unificación de fletes oceánicos desde China?

Si

No

8. ¿Qué ganaría usted si se lograra una estabilidad en los fletes?

Incremento de cartera de clientes

Aumentaría importaciones

Otros

.....

.....

Tiempo aproximado de respuesta (un promedio o rango).....

Se agradece por realizar esta encuesta, los resultados serán confidenciales y ayudara a proponer un mejor manejo de fletes oceánicos en el mercado del comercio exterior..

¡Muchas gracias por tu colaboración!

ANEXO 2

ENCUESTA AL NAVIERO

Los resultados de esta encuesta son confidenciales y ayudara a proponer una unificación de fletes en el mercado Internacional.

1.- En relación a las importaciones, ¿cuántos contenedores manejan al año de China a Ecuador?

De 10.000 a 15.0000 TEUS

De 15.000 a 25.000 TEUS

De 26.000 en adelante TEUS

2.- Los incrementos de los fletes oceánicos desde China se da por:

Por cambios de clima

Por combustible

Por mantenimiento de los buques

Por otros factores:

.....

3.- ¿Qué se pretende conseguir con estos incrementos?

Mayor rentabilidad

Adquirir más clientes

Adquirir más contenedores

Completar Cupo

4.- ¿Sabe usted cómo afecta estos incrementos a los importadores?

SI

NO

Si su respuesta es SI, mencione como

.....
.....
.....

5.- ¿Qué hay de cierto en que se les da mejor flete a las empresas que firman contratos con las líneas Navieras?

.....
.....
.....

6.- ¿Como Naviera, se sienten afectados con las variaciones de los fletes?

.....
.....
.....

7.- ¿Por qué los incrementos constantes en los fletes oceánicos desde China y no desde otros países?

.....
.....
.....

¡Muchas gracias por tu colaboración!

Tiempo aproximado de respuesta (un promedio o rango).....