



**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
TESIS DE GRADO**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
ECONOMISTA**

**TEMA: LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARITIMO  
ECUATORIANO Y LOS PROCESOS DE CONSOLIDACIÓN Y  
DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA (2005-2010)**

**AUTOR**

**GABRIELA LEONOR CONTRERAS FALCONES**

**TUTOR**

**ECO.ANDRÉS ESTRELLA ORTEGA**

**DICIEMBRE 2011**

**GUAYAQUIL ECUADOR**

## CONTENIDO DE LA TESIS

Certificado del Tutor.....	III
Renuncia de los derechos de autoría.....	IV
Dedicatoria.....	V
Agradecimiento.....	VI
Resumen.....	VII
Introducción.....	VIII-IX
Justificación.....	X-XII
Hipótesis.....	XIV
Objetivos.....	XV
Marco teórico.....	XVI
Metodología.....	XVIII
Sumario analítico.....	XXI

## **Certificado Del Tutor**

En mi calidad de tutor de la Tesis Para optar por el titulo de Economista De La Facultad De Ciencias Económicas De La Universidad De Guayaquil.

**Certifico** Que: He dirigido y revisado la tesis de grado presentada por

Srta. **Gabriela Leonor Contreras Falcones** Con C.I. #. **092568707-1**

Revisada y corregida que fue la tesis, se aprobó en su totalidad, Lo Certifico:

---

**Eco. Andrés Estrella Ortega Mg**

**Tutor**

## **Renuncia De Derechos De Autoría**

Por medio de la presente certifico que los contenidos desarrollados en la tesis son de absoluta propiedad y responsabilidad del suscrito:

**“LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO ECUATORIANO Y LOS PROCESOS DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACION DE CARGA (2005-2010)”**

Renuncia a los derechos de autoría a favor de la Universidad de Guayaquil, para que haga uso de las tesis de la forma que mas convengan a los intereses de la entidad.

---

Gabriela Leonor Contreras Falcones

**CI. 092568707-1**

## **DEDICATORIA**

Dedicado de una manera muy especial a mi Madre quien me ha dado la fortaleza espiritual y ejemplo de perseverancia en esta vida siendo un pilar fundamental en mí continua superación, a mi Padre por el apoyo que me ha dado para seguir mis estudios y a mi novio quien ha sido una guía en mi vida universitaria.

De manera general a toda mi familia y amigos.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a las autoridades de la Facultad de Ciencias Económicas así como a sus profesores quienes han formado cada una de las habilidades que he adquirido durante estos cinco años de estudio en esta prestigiosa institución, a mis amigos y compañeros de curso quienes siempre me alentaron a seguir adelante.

A mis padres los cuales son mi motor principal en la vida, los cual siempre me apoyaron en mis decisiones, de quienes aprendí muchas cosas que me han fortalecido en mi vida personal y estudiantil.

## **RESUMEN**

La presente tesis nos da a conocer la evolución del comercio marítimo en la economía ecuatoriana en los años (2005-2010), la misma que ha dependido fuertemente del comercio exterior tanto de la exportación e importaciones, permitiendo al país mejorar su comercio y competitividad ante la variación de los precios y la demanda.

Nos da una descripción específica de quienes son los principales involucrados en el proceso del tráfico marítimo, a quien dirigimos y como actuar ante una importación o exportación, los tipos de mercancías y sus riesgos y los principales mecanismos para el proceso de desaduanización y embarque de mercancía.

Nos detalla los procesos que debemos seguir para poder trabajar tanto como exportadores e importadoras debidamente autorizados; y, nos da a conocer los procesos de las consolidación y desconsolidación de carga, nos muestra la capacidad de competitividad con otros países en el tráfico marítimo, nuestras principales rutas, costos, ventajas y desventajas

## INTRODUCCIÓN

En el Ecuador la actividad de exportación e importación representa un área aún más crucial, por el impacto que pueda tener una mayor demanda de sus productos desde países de alto poder adquisitivo. **Cabe recordar que la demanda agregada de cualquier economía depende de la demanda por consumo interno, la demanda que hace el gobierno por bienes y servicios, la demanda que efectúan los empresarios por bienes de inversión y la demanda externa neta, que es el saldo entre la demanda que efectúan los extranjeros por las exportaciones del país, menos la demanda que efectúan las empresas nacionales por productos importados.**

La demanda por importaciones de Ecuador, genera el efecto contrario en términos monetarios, pues es necesario pagar divisas a los extranjeros para que entreguen sus bienes y servicios. Si bien este último efecto retrotrae la demanda agregada en el período, en un contexto de libertad, la adquisición de bienes físicos (o servicios) desde el exterior también impulsa en parte la economía para períodos futuros: muchos bienes que se adquieren en el

extranjero son maquinarias (inversión) e insumos intermedios para la industria, no solo bienes de consumo final.

El objetivo es claro, que aumente el comercio exterior, es decir, que aumenten tanto las importaciones como las exportaciones con otros países. De modo más estricto, sin guerras o conflictos similares de por medio, los gobiernos buscan incrementar las relaciones no sólo comerciales, sino también diplomáticas y culturales. Como han escrito los profesores William Nordhaus y Paul Samuelson (premio nobel de economía)

# **LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO ECUATORIANO Y LOS PROCESOS DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA (2005-2010)**

## **JUSTIFICACIÓN:**

Comercio internacional se define como el intercambio de bienes, productos y servicios entre dos o más países o regiones económicas. Es decir, es un proceso mediante el cual se genera salida de mercancías de un país (Exportaciones) y entradas de mercancías (Importaciones) procedentes de otro país.

La evolución del comercio marítimo ecuatoriano se define como el intercambio de bienes, productos y servicios entre dos o más países o regiones económicas. Es decir es un proceso mediante el cual se generan salida de mercancías de un país (exportaciones) y entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otro país.

En la economía actual en donde el planeta se encuentra globalizado en gran medida, los países y sus economías mantienen una alta dependencia comercial unos con otros.

De hecho actualmente no existe una sola nación que pueda denominarse autosuficiente así misma y que no necesite de un tercero, inclusive los países más ricos del mundo necesitan ayuda de otros países, ya sea en forma de recursos de los cuales carecen o de mercados para vender sus productos.

Es por esto la gran importancia en cuanto al desempeño de las relaciones internacionales, el desarrollo comercial, cultural e integral de las naciones.

En el caso de Ecuador no podemos quedarnos atrás en comparación con los demás países y regiones, es por eso que el comercio internacional debe crecer a un ritmo sostenido.

En el comercio exterior se encuentra una gran oportunidad de negocio tanto para exportadores e importadores como para empresas dispuestas a servir

como intermediarios, para brindar servicios de transporte de sus mercancías con altos estándares de calidad, permitiendo así que la economía de nuestro país mejore con el tiempo.

En los últimos años se ha llevado a cabo acciones que buscan eliminar barreras de tipo legal e institucional al comercio exterior, además, se ha tratado de aprovechar mecanismos de integración bilateral y multilateral para ampliar la diversificación de los mercados para los productos ecuatorianos.

Estados Unidos fue el principal comprador del producto ecuatoriano, en los años sesenta tuvo una participación de alrededor del 50% y en los ochenta el 60% de las exportaciones pero, su participación se ha reducido a un 53,6% en el 2005 del total exportado debido al incremento de las ventas hacia los países de la CAN como Perú y Colombia y otros países de América Latina como Chile; además de Rusia y la Unión Europea.

Las importaciones del Ecuador también provienen en su mayoría de los Estados Unidos, seguido por Colombia y Brasil, China, etc. Especialmente China ha invadido el mercado con productos de bajo costo y fácil acceso.

Actualmente y con una política orientada a incentivar la competitividad de la producción y las exportaciones se han eliminado prohibiciones y restricciones, principalmente de autorizaciones previas a las importaciones y a las exportaciones. Las autorizaciones previas todavía existentes para las importaciones se rigen por las disposiciones de seguridad nacional, salud pública y normativa

## **HIPÓTESIS**

El comercio marítimo ecuatoriano ha evolucionado a lo largo del tiempo debido a su posición geográfica, calidad de servicio y tráfico, siendo necesario fomentar el comercio internacional en el Ecuador, para incentivar la inversión y dinamizar la economía local, para seguir creciendo de manera sostenida y generar un efecto multiplicador.

## **OBJETIVOS**

### **GENERAL:**

Lograr un adecuado sistema de transporte marítimo de carga hacia y desde Ecuador, aumentando la economía en nuestro país.

### **ESPECÍFICOS:**

1. Promover las exportaciones e importaciones en el Ecuador
2. Aumentar el tráfico marítimo ecuatoriano
3. Analizar cuáles son los principales factores negativos que impiden el crecimiento del comercio internacional
4. Analizar cuáles son los factores fundamentales para dinamizar las exportaciones en el Ecuador
5. Analizar el efecto multiplicador generado por transporte marítimo y las herramientas para incrementar ese efecto en la economía ecuatoriana por medio de la eficiencia.

## MARCO TEÓRICO

El presente trabajo analiza la evolución del comercio marítimo ecuatoriano, uno de los sectores más importantes del país por lo cual se le presta mucha atención, pues cuentan con diferentes mecanismos para aumentar la competitividad y la eficiencia, en la economía actual, una economía globalizada y con un alto nivel de interdependencia.

La Economía ecuatoriana, su evolución y desarrollo, ha dependido fuertemente del comercio exterior, tanto así que para 1998 la exportación de productos agrícolas, petroleros y manufacturados representó cerca del 50 por ciento del PIB. Sin embargo, la estructura de sus exportaciones, basada en productos primarios, no ha permitido al país mejorar su comercio y su competitividad, lo que ha ocasionado sensibilidad ante las variaciones de precios y de demanda, y ha contribuido a que el país se mantenga en una situación de atraso y subdesarrollo.

El Ecuador depende económicamente en gran medida de las exportaciones, las mismas que se concentran en muy pocos productos tradicionales de

origen agrícola llamados primarios: petróleo, banano, camarón, café y cacao en grano, que por muchos años han representado cerca del 80% de las exportaciones totales.

## METODOLOGÍA

Para efectuar el presente trabajo de investigación sobre **La evolución del comercio marítimo ecuatoriano y los procesos de consolidación y desconsolidación de carga 2005-2010**, utilizaremos diferentes métodos, técnicas y procedimientos para posibilitar cumplir con el postulado fundamental que es el acercarnos a la hipótesis, de modo que este trabajo concuerde con los objetivos del presente proyecto. Para ello realizaremos una revisión básica y necesaria de los aspectos metodológicos de la Macroeconomía, Microeconomía, Economía Internacional, Formulación y Evaluación de Proyectos, Desarrollo Económico, junto con otras áreas de la ciencia económica.

Además, realizaremos un acercamiento adecuado sobre las tendencias generales y las características de la economía tanto macroeconómicamente como a nivel microeconómico. Para el desarrollo de este cometido tendremos que hacer uso de diferentes metodologías y procedimientos de investigación, estudio y análisis.

Tendremos en consideración las diferentes formas y conocimientos relacionados con hechos y procesos hipotéticos deductivos, inductivos, etc. Así como también el uso de análisis históricos que nos permitan establecer comparaciones de hechos y fenómenos directamente correlacionados con el tema formulado en este caso, el cual es acerca del comercio marítimo ecuatoriano.

En la medida del avance en el proyecto de investigación, tomaremos en consideración los resultados que del proceso resulten, para registrarlos, calcularlos y ponerlos en tablas y series estadísticas. Tomando en consideración los resultados que sean arrojados en el proceso, acudiremos a técnicas y métodos estadísticos que nos permitan explicar los porque y el cómo de los indicadores.

También acudiremos a otros procedimientos y técnicas de estudio y de registro bibliográfico, que nos permitan hacer una recolección de los aspectos principales, necesarios y fundamentales para estudiar y explicar adecuadamente la evolución del comercio marítimo. Para ello se hace imprescindible el uso adecuado de información de primera mano que

proviene del estado y sus instituciones, como lo son la Aduana del Ecuador y los diferentes ministerios y demás instituciones.

Recurriremos a entrevistar, a personas entendidos en la materia, para que de esta manera, sus opiniones y conocimientos nos permitan clarificar los hechos desde distintos puntos de vista.

Para una mejor observación y análisis del tema, acudiremos a gráficos y tablas estadísticas, de esta manera, mostraremos de manera más explícita la observación y comparación de los distintos estudios económicos.

## Sumario Analítico

### **CAPITULO I: Evolución Del Comercio Marítimo (2005-2010)**

#### **1.1 La economía, y la evolución del Comercio**

Marítima en el Ecuador.....pag.1

**1.2. El Tráfico Marítimo: Oferta y Demanda.....pag.8**

**1.3. *El Comercio Marítimo en la economía mundial.....pag.11***

**1.4. El transporte marítimo:.....pag.17**

**1.4.1. Tipos de carga.....pag.17**

**1.4.2. Flete.....pag.18**

**1.4.3. Rutas.....pag.22**

**1.5. Principales puertos del Ecuador y sus zona geografía.....pag.23**

**1.5.1. Puerto de Guayaquil.....pag.23**

**1.5.2. Puerto de Manta.....pag.26**

**1.5.3. Puerto de Esmeraldas.....pag.29**

1.5.4. Puerto Bolívar.....	pag.32
1.5.5. Estadísticas del Transporte Marítimo (2005-2010).....	pag.38
1.6 Ventajas y desventajas de la exportación e importaciones Marítimas y su crecimiento en las economías subdesarrolladas....	pag.44

## **CAPITULO II: Gestión Del Comercio Marítimo**

2.1. Los agentes participantes en el comercio marítimo.....	pag.50
2.1.1. Importador y Exportador.....	pag.50
2.1.2. Auxiliares de servicio aduanero.....	pag.51
2.1.3. Despachante de Aduana.....	pag.51
2.1.4. Agente de transporte aduanero ATA.....	pag.51
2.2. Tipos de buques: Características.....	pag.52
2.3. Contrato de transporte marítimo.....	pag.56
2.3.1. Características.....	pag.57
2.3.2. Componentes.....	pag.58

<b>2.3.3.</b> Obligaciones.....	pag.58
<b>2.4.</b> Incidencias durante el transporte:.....	pag.60
<b>2.4.1.</b> Abordaje.....	pag.60
<b>2.4.2.</b> Reglas y tipos de abordaje.....	pag.60
<b>2.5.</b> Seguro marítimo y su disposición en Corporación Aduanera Ecuatoriana.....	pag.61

**CAPITULO III: Proceso De Consolidación Y Desconsolidacion De  
Carga Marítima**

3.1. Consolidación y desconsolidación de carga marítima y su proceso.....	pag.65
3.2. Gastos incurridos en el transporte marítimo: componentes.....	pag.68
3.3. Tipos de traslados.....	pag.72
3.4 Procedimiento para la importación de mercancías.....	pag.73

3.5 Procedimientos para la exportación de mercancías.....	pag.76
3.6 Los Incoterms.....	pag.79

#### CAPITULO IV: Conclusiones Y Recomendaciones

4.1. Conclusiones.....	Pag.84
4.2. Recomendaciones.....	Pag.85
4.3. Glosario.....	Pag.88
4.4. Bibliografía.....	Pag.89

# **CAPITULO I**

## **Evolución del Comercio Marítimo (2005-2010)**

### **1.1. La economía, y la evolución del comercio marítimo en el Ecuador**

Dado que la economía ecuatoriana ha atravesado por una serie de períodos de auge y crisis, vinculados estrechamente a los ciclos de las economías capitalistas; no se han limitado solo a las relaciones económicas, sino que se han superado aquellos conflictos –políticos, sociales, culturales- a nivel mundial.

Después de haber superado los inconvenientes en la etapa colonial, el país emprendió alternativas y nuevos métodos primario-exportadora. Un poco más tarde que otros países, Ecuador trato de avanzar con métodos dependientes o de industrialización por la sustitución de importaciones, hasta llegar finalmente a lo que se podría definir como un proceso de transición acelerado hacia una reprivatización modernizada de su economía.

Los problemas económicos del Ecuador se producen por las estructuras de crecimiento (primario-exportador), por las estructuras del poder, organización y funcionamiento de la economía nacional ecuatoriana. Particularmente son el resultado de las malas decisiones administrativas y financieras.

En los años (2005-2010) Nuestra crisis económica se producen principalmente por:

El elevado déficit fiscal que tenemos actualmente, producida por el sector financiero y productivo del país, generando una cantidad de problemas inflacionarios, variaciones desmedidas del tipo de cambio y de las tasas de interés. Por esto, los inadecuados niveles que han alcanzado dichos índices económicos han afectado directamente a todos.

Por esta razón se debe generar un cambio en la mentalidad exportadora y empresarial del país, un cambio que se vea dirigido a una producción innovadora de mayor valor agregado y más eficiente.

Con herramientas que permitan mejorar tanto el nivel como la calidad de nuestras exportaciones, haciéndolas por consecuencia más competitivas en el mercado internacional.

La economía ecuatoriana, su evolución y desarrollo, depende fuertemente del comercio exterior, tanto así que para 2005 la exportación de productos agrícolas, petroleros y manufacturados representó cerca del 55 % del PIB. Sin embargo, la estructura de sus exportaciones, basada en productos primarios, no ha permitido al país mejorar su comercio y su competitividad, lo que ha ocasionado sensibilidad ante las variaciones de precios y de demanda, y ha contribuido a que el país se mantenga en una situación de atraso y subdesarrollo.

Sin olvidar que la pérdida de valor de las monedas frente al dólar y el crecimiento de las bolsas de valores y otras actividades especulativas han vuelto muy frágiles los sistemas financieros.

El Ecuador depende económicamente en gran medida de las exportaciones, las mismas que se concentran en muy pocos productos tradicionales de origen agrícola llamados primarios: petróleo, banano, camarón, café y cacao

en grano, que por muchos años han representado cerca del 80% de las exportaciones totales.

En cuanto a las exportaciones no tradicionales, el país ha tenido en los últimos años un buen repunte, con un crecimiento seis veces superior durante el período de análisis, siendo el producto más significativo el de las flores. Según los países de destino, sin duda alguna el principal destino de nuestras exportaciones está en los Estados Unidos, en el cual, durante muchos años, se ha concentrado la mayor parte de nuestras exportaciones globales.

Las importaciones CIF totales del Ecuador llegaron en el 2005 a **5,575.7 millones de dólares**, en 2006 a **4,954.8 millones de dólares** y en 2010 **3,931.7 millones de dólares**. Por uso o destino económico, los rubros de importación más importantes son: Las materias primas que en 2005 alcanzó el 38.95 % del total, el de bienes de capital que representa cerca del 34.56 %, los bienes de consumo en un 21.13 %, y combustible y lubricantes con el 5.34 %, diversas con el 1%

Los graves problemas económicos y sociales del Ecuador se derivan principalmente del sistema tradicional de crecimiento **primario-exportador**, de las estructuras del poder, de las formas de organización y funcionamiento de la economía nacional, de los mecanismos de articulación con los países industrializados; y, se han agravado con la inestabilidad política, la falta de acción coherente de las autoridades gubernamentales, pero sobre todo por “ajustes” y medidas económicas. Nadie puede discutir que por efectos del subdesarrollo, el autoritarismo, la acción oligárquica, la corrupción, la inestabilidad, la inseguridad jurídica, la arbitrariedad, etc., el país ha visto agravar sus problemas sociales y económicos.

Para lograr ser un país competitivo se debe contar con una población competitiva, altamente capacitada, pero los niveles de educación y capacitación en el Ecuador son bajos, y presentan deficiencias que aun no son corregidas. En Ecuador, la infraestructura científica y tecnológica es muy limitada, no hay suficientes universidades, existe poca investigación de nivel y bajos salarios para los investigadores.

Una economía productiva necesita una estructura tecnológica óptima, para así poder elevar todos los niveles de eficiencia en los negocios.

Así, el mayor impedimento para el desarrollo de nuestro comercio exterior es la falta de política de comercio exterior, es decir, la falta de acción del gobierno para impulsar el mejoramiento cualitativo de las exportaciones y la racionalización de las importaciones.

El tema de la navegación en el Ecuador es tratado desde la época precolombina; comprende la navegación aborigen en el Ecuador y sus relaciones con las civilizaciones vecinas, hasta la llegada de los españoles en el siglo XVI.

Bajo el dominio de la corona española, el puerto colonial de Guayaquil y sus astilleros adquieren gran importancia para el virreinato del Perú y el comercio marítimo, hasta las postrimerías del poder ibérico.

Después de la emancipación, se reanuda el comercio marítimo, ahora abierto a las principales potencias, como Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos.

Se ve también el comercio marítimo en el siglo XIX, el rol de los puertos de la república y la introducción de las empresas navieras, como la Pacific Steam

Navigation Company, Compañía Real Holandesa De Vapores, Grace Line y su servicio marítimo al Ecuador.

Más adelante, ya en el siglo XX, la flota petrolera de la Anglo Ecuadorian Oilfields Limited; Flota Mercante Gran Colombiana S.A., Flota Bananera Ecuatoriana S.A., Transportes Navieros Ecuatorianos (Transnave); Flota Petrolera Ecuatoriana (Flopec); la Flota Mercante Nacional en 1991 y Transportes Marítimos Bolivarianos S.A...Incluye también los temas relacionados con la autoridad marítima, la Escuela Náutica, el practicaaje y la Cámara Marítima.

## **1.2. El Tráfico marítimo: oferta y demanda**

En líneas generales, el resultado de la pugna establecida entre los puertos para atraer hacia sus instalaciones el mayor volumen posible de tráfico, no es más que el reflejo del equilibrio de fuerzas enfrentadas en el mercado de los servicios portuarios.

En él se produce una tensión constante entre su oferta y su demanda, cuya evolución depende fundamentalmente de la incidencia del coste de los servicios portuarios en el coste total del transporte y, por tanto, en el precio final del bien, de la elasticidad-precio de la demanda de la mercancía intercambiada por vía marítima, y de la posibilidad de sustituir los servicios recibidos en un puerto por los prestados desde otras instalaciones o, incluso, por los ofrecidos desde otros medios.

Efectivamente, las variaciones producidas en el consumo de los bienes transportados vía marítima, unidas a la evolución del sector del transporte, alteran la demanda de los servicios portuarios; mientras, su oferta se modifica debido a la competencia desatada por el tráfico existente en cada momento. Una competencia que en el contexto portuario se produce a dos

niveles. uno interno (intraportuario), entre las diferentes empresas que prestan servicios en cada puerto, y otro externo (interportuario), que obliga a las distintas instalaciones a competir entre ellas por el tráfico.

La noción entonces de equilibrio entre la oferta y la demanda en el mercado de servicio marítimo, mucho más dinámico que un mercado tradicional, ha de entenderse pues como un proceso de ajuste permanente entre los intereses de las dos partes.

No debe olvidarse que si bien la demanda de los servicios portuarios se deriva de la que se haga de los servicios de transporte, derivada a su vez de la demanda de la mercancía que los requiere, depende también de la calidad de los mismos, de su coste, de la eficiencia con que se presten o de la disponibilidad de las infraestructuras para que armadores y consignatarios puedan desarrollar su actividad , Esto último es especialmente importante a la hora de determinar el equilibrio en este mercado, porque el impacto de los servicios portuarios en los costes de transporte que soportan las empresas que los demandan, tiene dos componentes: **el estrictamente monetario, derivado del pago de las correspondientes tarifas y del margen comercial de sus oferentes, y el vinculado a la espera necesaria para**

**obtener su prestación, relacionado con la velocidad con la que la mercancía atraviesa las instalaciones portuarias.**

Este tiempo de espera, durante el cual el buque no puede navegar, depende a su vez del tiempo que permanece fondeado antes de poder atracar y, una vez amarrado en el muelle, del necesario para realizar las actividades ligadas a la carga o descarga de sus bodegas.

### 1.3. El comercio marítimo en la economía mundial

**El Comercio marítimo internacional** se define como el intercambio de bienes, productos y servicios entre dos o más países o regiones económicas.

1. Es decir es un proceso mediante el cual se genera salida de mercancías de un país (**exportaciones**) y entradas de mercancías (importaciones) procedentes de otro país mediante un buque de carga.
2. Puesto que la demanda de servicios de **transporte marítimo** depende del crecimiento económico mundial y de las necesidades del comercio internacional, dicho transporte y su recuperación continúan supeditados a la evolución de la economía en general.
3. Si bien está en curso una recuperación a nivel mundial, esta se caracteriza por ser dispareja y más lenta que las recuperaciones que siguieron a las recesiones más recientes, al tiempo que se ve afectada por numerosas incertidumbres y frágiles condiciones económicas mundiales.

4. Tras la crisis financiera mundial de fines de 2008, en el año 2009 se registró la caída más profunda de la producción mundial desde los años treinta, y el producto interno bruto mundial (PIB) se contrajo en un 1,9% como podemos observar el en (cuadro No.1).

**Cuadro 1.****Crecimiento económico mundial  
(Variación anual, en porcentajes)****Años: 2005-2010**

<i>región/país</i>	<i>1991-2006 promedio</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
<i>Mundo</i>	2,8	3,9	1,7	-1,9	3,5
<i>Economías Desarrolladas</i>	2,5	2,5	0,3	-3,4	2,2
<i>Estados Unidos</i>	3,3	2,1	0,4	-2,4	2,9
<i>Japón</i>	1,0	2,4	-1,2	-5,2	2,5
<i>Unión Europea (27)</i>	2,3	2,8	0,7	-4,2	1,1
<i>Alemania</i>	1,7	2,5	1,3	-4,9	1,5
<i>Francia</i>	2,0	2,4	0,2	-2,6	1,2
<i>Italia</i>	1,6	1,4	-1,3	-5,1	0,8
<i>Reino Unido</i>	2,9	2,6	0,5	-4,9	1,1
<i>Economías en desarrollo</i>	4,6	7,8	5,4	2,4	6,9
<i>China</i>	10,0	13,0	9,6	8,7	10,0
<i>India</i>	5,8	9,6	5,1	6,6	7,9
<i>Brasil</i>	2,5	6,1	5,1	-0,2	7,6
<i>Sudáfrica</i>	2,4	5,5	3,7	-1,8	3,0
<i>Países menos adelantados (Pma)</i>	4,2	8,4	5,4	4,7	5,7

**Fuente: OMC Organización Mundial del Comercio****Elaborado: Gabriela Contreras Falcones**

Este retroceso fue amplio, y los diversos países registraron una inversión excepcionalmente sincronizada de la tendencia de crecimiento del PIB.

Las economías desarrolladas y los países con economías en transición sufrieron las reducciones más importantes, del 3,4% y el 6,3%, respectivamente. Las economías en desarrollo se vieron también afectadas, y su crecimiento se desaceleró hasta el 2,4%, o sea un ritmo mucho más lento que los de los años 2007 y 2008. Sin embargo, esta cifra oculta las diferencias en la actividad de los distintos países. En tanto que el crecimiento del PIB en China y la India continuó siendo positivo (8,7% y 6,6%, respectivamente), otras economías en desarrollo emergentes, como el Brasil y Sudáfrica, sufrieron la contracción de sus PIB. Los países menos adelantado corrieron mejor suerte dado que sus economías continuaron creciendo, si bien a un ritmo más lento (4,7%), mientras que en 2008 había sido del 5,4%.

Las perspectivas son mucho más brillantes para los países en desarrollo, entre los cuales están a la cabeza China, la India y el Brasil. Se calcula que también crecerá el PIB de las economías en transición, aunque

probablemente no en la misma magnitud de las regiones en desarrollo y de los niveles anteriores a la crisis.

La producción industrial, que es también un indicador prominente de la demanda de servicios de transporte marítimo, se ha recuperado desde su caída en 2009, que frenó la demanda de materias primas y energía, dos pilares de la demanda de servicios de dicho transporte.

Para el primer trimestre de 2010, el índice de producción industrial de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) había aumentado levemente del 92,5% en 2009 al 97,35% reflejando en particular una menor confianza de los consumidores y la opaca situación del empleo en las economías adelantadas.

En cambio, la actividad industrial avanzaba rápidamente en las economías en desarrollo emergentes, a ritmos que en algunos casos superaban los niveles anteriores a la crisis. Un aumento de la confianza de parte del sector industrial y un cuantioso gasto público para fortalecer la demanda dio lugar a que la producción industrial de China creciera a un promedio del 16%

durante el segundo trimestre de 2010. Con fines de comparativos, se indica que la producción industrial China aumentó a un ritmo anual del 11,1% en 2009 y del 13% en 2008.

En resumen, está en marcha una recuperación mundial pero es dispareja y más lenta, que las recuperaciones que siguieron a las recesiones recientes y se ve acosada por las frágiles condiciones que prevalecen en la mayoría de las economías adelantadas. Dado que el crecimiento está impulsado en gran medida por la intervención fiscal y monetaria pública, resultará esencial para la sostenibilidad de la recuperación mundial la elección acertada del momento de poner fin a las medidas de estímulo públicas.

**Estos factores influyen directamente en el comercio mundial de mercancías, en particular el tráfico marítimo.**

## **1.4. El Transporte Marítimo: tipos de carga; flete; rutas**

### **1.4.1 Tipos de carga:**

Carga general y gráneles.

**Carga general.-** Están constituidas en estado sólido, líquido o gaseoso. Usualmente se transporta en buques de líneas regular como carga fraccionada (se maneja individualmente como sacos, cajas, bultos, etc.) y (en pequeñas cargas, las mismas que nos sirven para formar unidades, pudiendo presentarse a través de paletas o tarimas, en contenedores).

**Carga a granel.-** Es un producto que es embarcado suelto en la bodega. En varios casos los automóviles son embarcados en estos buques, presentando estructuralmente una sola carga o tiene cierta carga como predominante. Este tipo de carga representa un alto volumen o toneladas homogéneos para el embarque.

**Carga peligrosa.-** Son aquellos productos con capacidades de causar daños a las personas, o cargas que se encuentran en el buque. Pueden ser

orgánicos e inorgánicos, artificiales, productos fotográficos, explosivos químicos-, pólvora, pinturas, barnices, perfumería y cosméticos, o derivados de lo antes señalado

**Carga valiosa o ad-valorem.-** Son artículos que por su grado de valor como joyas, obras de arte y metales preciosos, se transportan con la mayor seguridad posible tratando de que no sean maltratados. También animales que por su estado no deben ser maltratados y trasladados con seguridad

**La carga pesada es aquella carga cuyo bulto, peso y/o dimensiones exceden de las que se colocan en un equipo convencional**

#### **1.4.2 El Flete:**

Existe una serie de factores tomados en cuenta para la fijación de un flete, hasta hoy son **27**, las mas relevantes son: naturaleza del producto, tonelaje, tipo de embalaje, estiba, cargas por vías alternativas, competencia, costos directos, distancia de puerto en puerto, seguros, cobros dentro del puerto, etc. Estos determinan la fijación de fletes.

La aplicación de los fletes se define tomando la tarifa básica, más los recargos y los diversos descuentos que se le otorgue y que puedan estar dentro de la tarifa básica.

En la tarifa básica se detalla: rutas, países y sus puertos, líneas navieras, tipo de productos por clasificación arancelaria, productos especiales: refrigerados, peligrosos, de manejo frágiles. Dentro de esta tarifa básica hay 4 tipos de fletes:

- **Específicos.-** Productos determinados por clasificación arancelaria o por clases
- **Promocionales.-** El usuario los solicita con la finalidad de trasladar el producto determinado en un tráfico específico y con una duración limitada, este flete se solicita a la línea naviera y sólo se otorga a productos no tradicionales.
- **Productos no especificados.-** Se aplica a todos los productos que no aparecen dentro de la tarifa.
- **Cuotas abiertas (Open Rates).-** Están sujetas a negociación, en función del precio que se le otorgue.

- Determinados productos que tengan en el mercado internacional, así como la oferta y demanda de espacio para el transporte de productos, por lo general de grandes volúmenes.

Los recargos son establecidos por las líneas navieras marítimas independientes del servicio regular. Entre los principales motivos son:

- **Congestionamiento portuario.**- Cuando no se pueden descargar los barcos al momento de su llegada al puerto o los puertos de un país.
- **Ajuste cambiario (el tipo de cambio).**- El valor de la moneda varía creando pérdidas
- Gastos por combustible
- **Inseguridad.**- Se aplica a los puertos que reciben gran cantidad de mercancía, y no cuentan con las instalaciones adecuadas para resolver alguna catástrofe, además no conocen las señales apropiadas para las maniobras.

- **Diferencial.-** Es el aumento excesivo de los costos por servicios y maniobras portuarias.
- **Peso excesivo.-** Se destina a compensar la maniobra de carga/descarga y estiba/desestiba de las mercancías que se manejan con grandes volúmenes.
- Gubernamentales (impuestos).
- **Riesgo de guerra.-** Los riesgos que representa el servir una zona de peligro o guerra.

**El descuento se otorga por:**

- **Acuerdos de lealtad o fidelidad.-** Un usuario se compromete a transportar toda su carga al buque destinado por el consolidado, con la finalidad de otorgarle un descuento.
- **Promocionales.-** Se conceden para promover un producto no tradicional, manufacturado o semimanufacturado y con una duración limitada.

- **Especiales.**- Se negocia directamente entre el usuario y el agente midiendo el volumen para conceder un flete especial y el cual puede transportarse en un solo buque).
- **El descuento a diplomáticos.**- Tienen sus desventajas ya que presentan retrasos en su despacho.

#### 1.4.3. Rutas:

Nuestras principales rutas son:

- Lejano oriente-EUA-México (Japón, Corea, Taiwán, Hong-Kong)
- Norte de Europa-México (Bélgica, Holanda, Alemania, Inglaterra y México).
- Mediterráneo-México (Francia, España, Italia, EUA con los puertos mexicanos del golfo).

## **1.5. Principales puertos del Ecuador, zona geográfica, estadísticas marítimas.**

### **1.5.1. Puerto de Guayaquil**

Guayaquil es el puerto principal de la república del Ecuador, **a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el sistema portuario nacional.** Fue construido durante el periodo 1.959 - 1963.

La ubicación privilegiada del puerto constituye un incentivo para la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico. Asimismo, este resulta altamente conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el Canal de Panamá con destino a la costa este del continente o hacia Europa y África.

El marco legal sobre el que desarrolla sus actividades, permite a las empresas privadas ejercer sin limitaciones la actividad portuaria. El Ecuador se encuentra inmerso en una exitosa acción de modernización tanto de

puertos como de aduanas, generando un alto grado de confiabilidad para las inversiones que se realizan en el país.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo cual cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones. En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la autoridad portuaria, actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos.

**Como resultado del proceso de modernización, emprendido desde 1.996, se han alcanzado niveles operacionales y administrativos acordes a parámetros tecnológicos de punta que han permitido ofrecer:**

- Servicios portuarios óptimos en beneficio de los usuarios, mediante el concesionamiento de los mismos a la empresa privada.

- Mayor eficiencia operacional, la cual se traduce: en un menor tiempo de estadía de las naves en muelle, mayor número de naves arribadas y mayor número de contenedores movilizados.
- Simplificación de los trámites administrativos como consecuencia de la autoliquidación de los servicios portuarios, por parte de las agencias navieras, y de su cómoda recaudación a través de la banca privada.
- Áreas portuarias conservadas en su ecosistema en excelentes condiciones bajo el lema: "aguas limpias y aire puro".

El proceso de modernización en que ha estado inmerso el puerto de Guayaquil, al igual que su privilegiada ubicación geográfica, le ha permitido convertirse en uno de los puertos más competitivos de la región, lo cual ha facilitado el camino para alcanzar mayores índices en la movilización del comercio exterior

## **1.5.2. Puerto de Manta**

Este Puerto presenta excelentes condiciones para lograr un desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, Cuenta con ventajas comparativas que están relacionadas con tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, que permiten el ingreso de barcos de gran calado las 24 horas del día, los 365 días al año, sin tiempos de espera, que lo hacen un puerto atractivo para las inversiones.

Además, la ciudad de Manta, tiene un aeropuerto internacional a menos de 5 kilómetros de las instalaciones portuarias, que cuenta con una de las mejores pistas de Sudamérica que permite el arribo de naves de gran tonelaje.

### **Ventajas competitivas con otros Puertos**

**-Directo.-** Como es puerto abierto su profundidad no origina problemas al ingresar los buques al puerto de destino nacional e internacional.

-Distancia marítima a 25 millas de la ruta marítima internacional para su ingreso

-Puertos del Ecuador principales Guayaquil, Sudamérica, centro y norte América, además de los puertos de la costa asiática, australiana, atlántica, etc.

### **- Zonas francas**

- Zona franca de Manta
- Zoframa
- Aeropuerto internacional dotado de capacidad para grandes cargas, puerto más próximo de toda Sudamérica a los grandes terminales de transferencia internacional del lejano oriente.
- 25 millas en la la ruta internacional de tráfico.
- Equidistante de los puertos de mayor tráfico de la costa occidental de centro y sudamérica.
- Ubicación central respecto a los puertos ecuatorianos.

- A sólo 600 millas del Canal de Panamá
- Sin canal de acceso
- A dos horas de la ruta internacional.
- Las profundidades de 15 y 18 metros se encuentran a solo 150 metros y 400 respectivamente de los muelles actuales.
- Profundidad disponible de 12 metros, dragable a 13 metros.
- Dos muelles tipo espigón de 200 m de longitud, con capacidad para recibir 4 naves simultáneamente.
- Dársena de 110 has.

### **1.5.3. Puerto de Esmeraldas**

Es una instalación ubicada en la costa del océano Pacífico destinada a recibir embarcaciones de diverso tamaño, y cuenta con facilidades requeridas para carga y descarga de mercadería

Las instalaciones del puerto comercial están dentro de un recinto completamente cerrado, que cuenta con adecuadas condiciones de seguridad y vigilancia.

El terreno donde funciona el puerto se ha conformado con un relleno compactado, que en parte es material proveniente del mismo dragado del puerto y en parte material proveniente de canteras.

#### **Las principales instalaciones de este puerto son:**

- Vías de acceso pavimentadas.
- Aéreas de estacionamiento para vehículos pesados y livianos.
- Vías interiores de circulación pavimentadas en muy buen estado.
- Control de ingreso y salida.

- Cerramiento completo del recinto.
- Infraestructura completa de servicios públicos: red eléctrica, red telefónica, agua potable y alcantarillado.
- Edificaciones para áreas de administración, servicios, vigilancia talleres y otros.
- Edificaciones para bodegas.
- Aéreas abiertas pavimentadas para containers.
- Tres muelles: muelle principal, muelle de servicios y muelle roll on - roll of.

Dentro de la planificación de las áreas del puerto existe la posibilidad de crecimiento de muelles, vías de circulación, áreas de bodegaje cubiertas y descubiertas, etc.

En la actualidad las instalaciones existentes no están utilizadas al máximo, porque el actual movimiento del puerto no permite el total aprovechamiento de las mismas y instalaciones la tercerización de algunos servicios ha dejado sin uso otras instalaciones que ahora están desocupadas.

El terreno dentro del recinto del puerto comercial se ha valorado en función del costo de un proceso de relleno hidráulico y de material de canteras minado.

Se ha considerado por separado los dos lotes de terreno que quedan fuera del recinto cerrado, en la zona de aduana, los que se han valorado a un precio por m<sup>2</sup> mayor con el criterio de sus posibilidades de uso comercial, Utilizando referencias de precio de la zona.

El volumen de material considerado para "enrocado" se ha determinado a partir de planos y detalles de cortes típicos existentes del mismo, se ha mantenido el criterio de colocar en el avalúo un volumen conservador por las diferencias de detalle que pudieran existir de un sector a otro y por la imposibilidad de realizar una verificación física de las capas inferiores. Los valores utilizados provienen de información de costos actuales de provisión de material similar en la ciudad de Esmeraldas.

El volumen de dragado considerado en el avalúo proviene de la información de planos sobre el área y profundidad de estas zonas, con un factor de seguridad por la posible disminución de la profundidad hacia los límites. El

valor de dragado proviene de datos de trabajos similares más la movilización de la draga.

Todas las edificaciones se midieron en sitio y se valoraron a partir del costo de reposición.

Para todos los elementos se han utilizado factores de disminución por su estado de mantenimiento y uso, de manera que todos tienen actualmente valores de avalúo menores al de reposición.

#### **1.5.4. Puerto Bolívar**

Puerto Bolívar es uno de los cuatro puertos de cargas generales de titularidad estatal del Ecuador.

Está administrado por una autoridad portuaria que lo representa legalmente y gestiona su actividad económica.

Situado en la parte sur del país tiene un área natural de influencia económica correspondiente a todo el austro ecuatoriano, con extensión al norte del Perú.

Ubicado en medio de una rica región bananera su principal actividad es la exportación de dicha fruta.

La administración del puerto trabaja en la modernización del mismo y en ese contexto, lleva a cabo un proceso de concesión que permita la introducción de capitales para el desarrollo de la infraestructura, a la vez que dinamice la actividad portuaria aprovechando la agilidad característica de la empresa privada en la gestión comercial y de servicios.

Adicionalmente se busca diversificar las cargas operadas mediante la captación de nuevos tráficos de contenedores y la construcción de una instalación especializada para la exportación de minerales.

Complementan estas acciones la implantación de un sistema informático que cubre todas las actividades que se realizan dentro del puerto, así como la relación con los agentes externos vinculados al mismo.

Una de las funciones principales de un puerto es servir de interfaz entre el transporte marítimo y el transporte terrestre, proporcionar servicios que complementen las operaciones de carga y descarga tales como el almacenamiento, la transformación y la distribución.

Para cumplir estas funciones, se deben tener en cuenta varios aspectos: como el físico, el comercial, el social y el estratégico, ya que todos ellos inciden en el desarrollo del mismo.

La eficiencia portuaria es un concepto que ha cambiado de significado. Actualmente, ésta alude a la capacidad de operar las maquinarias y las instalaciones portuarias con el rendimiento previsto en su diseño, sin embargo, el término eficiencia es mucho más amplio y comprende aumentos de productividad, reducciones de costos de todos los insumos necesarios para operar y mantener la maquinaria y las instalaciones, la capacitación de los operadores y del personal de reparación y mantenimiento, y las inversiones en el campo de las comunicaciones electrónicas para facilitar los servicios aduaneros y bancarios conexos.

Con la introducción de los contenedores en el transporte marítimo, la mayoría de los navieros ya no manipulan ni estiban las mercancías, estas funciones se realizan cada vez en mayor medida en las fábricas y en terminales interiores de carga, donde se llenan y vacían los contenedores. Los navieros manipulan y estiban los contenedores, no la carga como tal.

Sus servicios se han vuelto muy semejantes y compiten solamente en términos de precios, rutas, tecnologías y plazos de entrega. Los contenedores han transformado el transporte de los productos manufacturados en una nueva rama de operaciones a granel.

Los costos portuarios comprenden los correspondientes a los servicios relacionados con los buques y la carga, y también los que se generan por el uso de las maquinarias y los procedimientos administrativos y laborales; estos costos inciden directamente en las oportunidades de mercado de los dueños de la carga.

Si los costos portuarios son excesivos, ya sea porque el puerto es ineficiente, no utiliza tecnologías adecuadas o aplica reglamentos obsoletos, se verá afectada la competitividad de las mercaderías movilizadas en los

mercados internacionales, se limitarán las ventas y caerá la demanda de servicios portuarios.

Los operadores de terminales privadas han comenzado a realizar inversiones en una gran variedad de puertos diseminados por todo el mundo, el alcance global de este proceso posibilitará a los clientes de los puertos – (exportadores, importadores y transportistas) exigir servicios normalizados, de calidad y bajo costo. Uno de los resultados secundarios de estas actividades ha sido promover el acercamiento de los países, los puertos, los usuarios, los productores y los trabajadores. Esto significa que cualquier mejora en las operaciones de un puerto o terminal será adoptada rápidamente por otros, aumentando la competitividad entre los operadores de las terminales.

Además, se formularán enlaces a mayor nivel, posibilitando a todos los que participen en las actividades portuarias, adquirir una visión global de las funciones de los puertos y establecer parámetros de eficiencia totalmente nuevos. Estos enlaces permitirán incorporar nuevos conocimientos sobre las tecnologías, las políticas oficiales y el marco institucional.

El posible impacto de la introducción de sistemas computarizados en los puertos se ha comparado con el producido por el uso de los contenedores, Ello se debe a que estos sistemas y el intercambio electrónico de datos permiten tener una visión integral de los bienes y de las cadenas de producción y de transporte.

Se observa una tendencia hacia los servicios de transporte multimodal, pero muy pocas empresas ofrecen ese tipo de servicio, porque no quieren responsabilizarse de las mercancías y de los medios de transporte desde el punto de partida hasta el lugar de destino, si no cuentan con los medios para controlarlos. Los sistemas de computación y el intercambio electrónico de datos pueden proporcionar las herramientas necesarias para tener una visión integral de los bienes y de los medios de transporte y permitir que los transportistas se hagan cargo del transporte puerta a puerta.

### **1.5.5. Estadísticas de transporte Marítimo**

La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral publica las estadísticas en su boletín estadístico portuario. Documento editado con la finalidad de informar amplia y objetivamente sobre el movimiento marítimo y portuario, de naves, carga, hidrocarburos y turistas, registrado en los puertos y terminales de la república del Ecuador.

## Cuadro No. 2

### Operadores Portuarios del Ecuador

#### Toneladas y Unidades

Año: 2005-2010

Autoridad portuaria	Carga			BUQUE CARGUEROS
	Importación	Exportación	Total	
Guayaquil	3.023.379	3.410.917	6.434.296	1.591
Puerto Bolívar	80.319	1.346.854	1.427.173	461
Manta	457.037	219.321	676.358	311
Esmeraldas	464.750	228.072	692.822	186
<b>Total</b>	4.025.485	5.205.164	9.230.649	2.549

Fuente: Sistema Portuario Nacional (2005-2010)

Elaborado: Gabriela Contreras Falcones

**Cuadro No. 3****Movimiento de carga de Importación y Exportación****Por tipo de carga****Toneladas métricas****Año: 2005 -2010**

<b>Importación</b>				
<b>Tipo de carga</b>	<b>Guayaquil</b>	<b>Puerto Bolívar</b>	<b>Manta</b>	<b>Esmeraldas</b>
<b>General</b>	428.211	75.514	20.568	432.728
<b>Contener izada</b>	2.085.796	4.805	72.397	10.378
<b>Granel sólido</b>	460.277	0	321.801	21.644
<b>Granel líquido</b>	49.095	0	42.271	0
<b>Total</b>	<b>3.023.379</b>	<b>80.319</b>	<b>457.037</b>	<b>464.750</b>
<b>Exportación</b>				
<b>Tipo de carga</b>	<b>Guayaquil</b>	<b>Puerto Bolívar</b>	<b>Manta</b>	<b>Esmeraldas</b>
<b>General</b>	1.581.397	1.289.560	692	20.801
<b>Contener izada</b>	1.824.530	57.294	127.248	7.088
<b>Granel sólido</b>	0	0	676	164.815
<b>Granel líquido</b>	4.990	0	90.705	35.368
<b>Total</b>	<b>3.410.917</b>	<b>1.346.854</b>	<b>219.321</b>	<b>228.072</b>
<b>Total carga</b>	<b>6.434.296</b>	<b>1.427.173</b>	<b>676.358</b>	<b>692.822</b>
<b>Total contenedores</b>	<b>567.608</b>	<b>22.546</b>	<b>38.748</b>	<b>3.335</b>

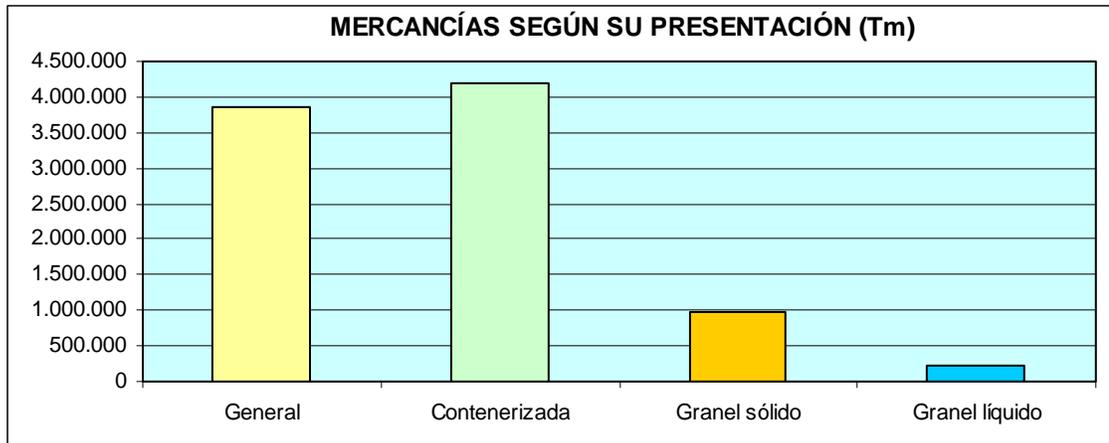
**Fuente: Sistema Portuario Nacional(2005-2010)****Elaborado: Gabriela Contreras Falcones**

## GRAFICO # 1

### Mercancía según su presentación

Toneladas métricas

2005-2010



Fuente: Sistema Portuario Nacional (2005-2010)

Elaborado: Gabriela Contreras Falcones

**Cuadro No. 4**

**Movimiento de carga de Importación y Exportación  
por producto año**

**Toneladas métricas**

**2005-2010**

<b>Producto</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>	<b>Total</b>
<b>Aceites vegetales e hidrocarburos</b>	37.728	91.553	129.281
<b>Astilla de madera</b>		164.815	164.815
<b>Atún Congelado</b>	90.213	2.815	93.028
<b>Banano y sus derivados</b>		349.480	349.480
<b>Palanquilla</b>	186.752		186.752
<b>Trigo</b>	221.069		221.069
<b>Otros productos</b>	3.489.723	4.596.501	8.086.224
<b>Total</b>	<b>4.025.485</b>	<b>5.205.164</b>	<b>9.230.649</b>

**Fuente: Sistema Portuario Nacional (2005-2010)**

**Elaborado: Gabriela Contreras Falcones**

## **Cuadro No.5**

### **Puertos estatales y privados**

**Total movimiento de carga y naves Tráfico internacional**

**Toneladas, porcentaje y unidades**

**2005-2010**

<b>puertos</b>	<b>toneladas</b>	<b>Participación (%)</b>	<b>número de naves</b>
<b>A.P. de Guayaquil</b>	6.434.296	18	1.591
<b>A.P. de Puerto Bolívar</b>	1.427.173	4	461
<b>A.P. de Manta</b>	676.358	2	311
<b>A.P. de Esmeraldas</b>	692.822	2	186
<b>T. P. de Balao</b>	22.284.718	62	416
<b>T. P. de El Salitral</b>	910.495	3	86
<b>T. P. de La Libertad</b>	1.150.594	3	168
<b>Terminales Privados</b>	2.532.471	7	692
<b>Total</b>	<b>36.108.927</b>	<b>100</b>	<b>3.911</b>

**FUENTES: Sistema Portuario Nacional (2005-2010)**

**ELABORADO: Gabriela Contreras Falcones**

## **1.6. Ventajas y desventajas de la exportación e importación marítimas y su crecimiento en las economías subdesarrolladas**

El transporte marítimo es el medio de transporte que se realiza sobre el mar, la mayoría de los transportes marítimos se realizan sobre barcos. Es el traslado, ya sea de pasajeros o productos, a través de embarcaciones, de gran importancia en el tráfico internacional, por ser un medio que permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente bajo.

El transporte marítimo permite trasladar el volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte, de hecho, el intercambio comercial internacional se realiza principalmente por este medio.

**Los puertos marítimos pueden dedicarse a una o varias actividades comerciales:**

- Turística
- Pesquera
- Petrolera.

## **Ventajas**

- Tarifas más bajas,
- Transporte en masa de grandes volúmenes,
- Diversidad y especialización en tipos de buques, y
- Regulaciones internacionales uniformes.

## **Desventajas**

- Baja velocidad,
- Seguro más costoso,
- Embalajes más costosos,
- Costos portuarios,
- Mayores riesgos de saqueo y deterioro,
- Mayores inventarios y costos financieros durante el trayecto, y
- Frecuencias más espaciadas

**Los países más industrializados de Europa son los que cuentan con una mayor proporción dentro del tráfico de los transportes. Esto tiene mucha importancia:**

- Al proporcionar información sobre la estructura y el funcionamiento del sistema de transportes.

- Permitir comprobar deficiencias o desequilibrios que se producen en ellos.
- Permitir estudiar las diferencias entre países y ver si son causa de razones geográficas, demográficas, económicas o de mal gestión.

Al no poder juntar todos los datos para poder hacer un cuadro del reparto intermodal, se ha preferido ofrecer **datos sobre los modos de transporte** tanto de viajeros y mercancías por medio de mar y de aire.

**De forma resumida podemos seleccionar estos tres puntos:**

- El transporte marítimo es el más usado en el comercio intercontinental.
- El transporte interior de mercancías es más variado a causa de la geografía, las técnicas y la economía de cada país.
- En los países subdesarrollados el transporte es sobre todo por cuenta propia y con medios elementales.

Los grandes centros generadores o receptores de tráfico están condicionados por el tipo de geografía, economía o política que tienen.

Los **grandes países desarrollados** (con mucha riqueza mundial), forman una red densa de transportes, con altos consumos energéticos y un mercado

Internacional donde muchas mercancías y personas son transportadas por todo el mundo.

Sus infraestructuras y servicios son muy complejos y están muy desarrollados.

Los países menos desarrollados tienen un transporte de menor complejidad con pocos avances técnicos y con infraestructuras poco desarrolladas. El número de desplazamientos es escaso y esta insuficiencia de transportes se produce a causa del limitado mercado internacional en el que están involucrados.

En ambos casos se puede sacar relación entre las rentas, los índices de desarrollo (producción y consumo de energía), el transporte interno (niveles de motorización o densidad de infraestructuras) y la participación de los países en el tráfico internacional.

El sector marítimo lleva a cabo el transporte del 90% del comercio mundial y es vital para el funcionamiento de la economía globalizada.

Sin el transporte marítimo, el comercio intercontinental, el transporte a granel de materias primas y combustibles y las importaciones y

exportaciones masivas de productos alimenticios y manufacturados sería simplemente imposible.

La disponibilidad, el bajo coste y elevada eficiencia del transporte marítimo han hecho posible el importante crecimiento de la producción industrial en Asia, que ha sido en gran parte, responsable de una drástica mejora en los niveles de vida globales.

A pesar de la reciente contracción del comercio, resultado de la actual recesión económica, se espera que la economía mundial retome su senda de crecimiento y el transporte marítimo deberá responder a la demanda de sus servicios (a menos que los actuales esquemas del comercio mundial se modifiquen drásticamente).

El transporte es una actividad internacional por su propia naturaleza requiere un marco regulatorio global para poder operar eficientemente. Cuando un buque navega, por ejemplo, de Brisbane a Buenos Aires, es necesario que se apliquen las mismas normas (por ejemplo, sobre construcción, navegación o emisiones a la atmósfera) en ambos extremos y a lo largo del viaje. lo contrario sería un caos y generaría graves ineficiencias.

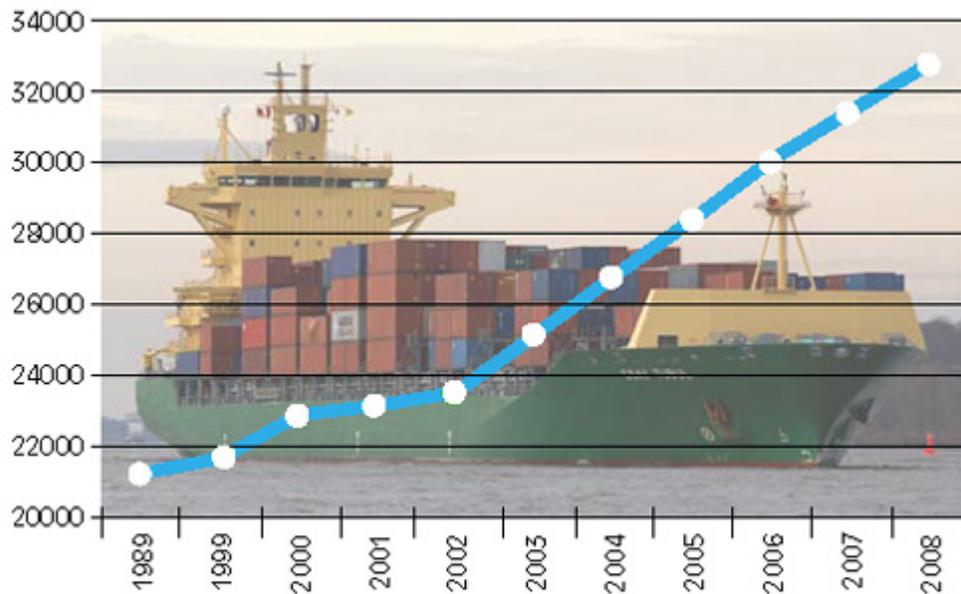
Durante más de 50 años, este marco regulatorio global ha sido proporcionado satisfactoriamente por la organización marítima internacional (OMI) de las naciones unidas.

## Grafico # 2

### Comercio marítimo mundial

Miles de millones de toneladas x milla

1989-2008



FUENTE: INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

ELABORADO: GABRIELA CONTRERAS FALCONES

## **CAPITULO II**

### **Gestión del comercio marítimo**

#### **2. 1 Los agentes participantes en el comercio marítimo:**

**Los principales gestores del tráfico marítimo son:**

- Importadores y exportadores
- Auxiliares aduaneros
- Despachantes de aduanas
- Agentes de transporte aduanero (ATA)
- Operadores Portuarios

##### **2.1.1. Importador y Exportador**

Son personas naturales o jurídicas las mismas que deben inscribirse en el registro de importadores o exportadores ante las autoridades pertinentes.

### **2.1.2. Auxiliares del servicio aduanero**

Son personas encargadas de gestionar en nombre de terceros los trámites del movimiento de mercancía ante la aduana para esto deben estar previamente inscritos antes las entidades pertinentes.

### **2.1.3. Despachador De Aduana**

Es la persona encargada de realizar todo el proceso ante la aduana para realizar los trámites de las exportaciones e importaciones.

### **2.1.4 Agente de transporte aduanero ( ATA)**

Es la persona encargada de realizar la gestión del transportador y de su carga ante la aduana del Ecuador, el mismo debe estar inscripto como agente afianzado.

## **2.2. Tipos de buques: características**

### **➤ Buque de Contenedores**

Diseñado con una sola cubierta y bahía de carga, que incluye arreglos especiales con divisiones de celdas para el transporte de contenedores.

#### **Características Adaptables**

- Cubiertas sin apertura o escotillas superiores
- Bahía adicional de carga para el traslado de carga seca o líquida
- Puntos específicos para contenedores eléctricos de refrigeración
- Bahía de carga totalmente refrigerada para el transporte de perecederos.

### **➤ Buque de Carga Refrigerada**

Diseñado con cubiertas y bahías de carga que incluyen arreglos especiales para el transporte de carga de perecederos.

#### **Características adaptables**

- Elevadores especiales a los lados para la carga de vehículos de carretera

### ➤ **Buque de carga general**

Diseñado con una sola bahía de carga, que incluye un compartimiento o varios entre cubiertas, específicamente para varios tipos de carga seca.

#### **Características adaptables**

- Bahía única de doble recubrimiento exterior y amplias aperturas para la carga
- Refuerzos para el traslado de carga pesada (incluido hierro / aluminio)
- Bahías de carga equipadas con arreglos de seguridad para contenedores
- Tanques especialmente diseñados para carga de mercancía líquida.
- Espacio refrigerado para la carga de perecederos
- Carga adicional y espacios de carga para pallets

### ➤ **Buque de carga a granel**

Diseñado con una sola bahía de carga, que incluye arreglos para tanques y bahías, diseñadas específicamente para el transporte de carga suelta de varios tipos de naturaleza homogénea.

### **Características adaptables**

- Bahías de carga a los lados
- Refuerzos para carga pesada (incluido hierro / aluminio)
- Bahías equipadas para el transporte de contenedores y vehículos
- Cubierta superior provista con anclaje para el transporte de bultos
- Restricciones de diseño y servicio relativo a operaciones en los grandes lagos de Norteamérica

#### ➤ **Buque cisterna o tanque**

Diseñado con una sola bahía de carga, que incluye un arreglo para uno o más tanques independientes diseñados específicamente para el traslado de mercancía en forma líquida.

### **Características adaptables**

- Carguero de combustible
- Carguero de químicos
- Carguero de combustibles / químicos
- Carguero de gas líquido (usualmente tanques independientes)

- Carguero de gas líquido / químicos
- Otros (carguero de agua, de vino, jugos, etc.)

➤ **Buque de carga rodante**

Diseñado con cubiertas específicas para el traslado y transporte de vehículos ferroviarios y vehículos, y para mercancía que puede ser cargada y descargada por vehículos con ruedas.

**Características adaptables**

- Cubiertas con rieles fijos para la carga de vehículos ferroviarios exclusivamente o simultáneamente con vehículos
- Mercancía adicional para ser descendida o ascendida desde la bahía de carga por las compuertas superiores o alternativamente, por equipo especializado de muelle
- Cabinas para los conductores de vehículos
- Maquinaria para la carga de pallets por los laterales de la nave

-Rampas internas o elevadores para el movimiento de la carga entre cubiertas

- Áreas o cubiertas equipadas con establos para el transporte de carga viva (estos establos pueden ser o no removidos)

➤ **Buque de carga de vehículos**

Diseñado con cubiertas y una superestructura específica para el traslado y la carga de vehículos carreteros nuevos

### **2.3. Contrato de transporte marítimo: características, componente, obligaciones**

Un contrato de transporte es aquel que esta constituido con las obligaciones y resultados de embarque, se contrata el traslado de mercancía hacia y desde un punto de destino, y está obligado a entregar la mercancía en el mismo estado que se la recibió para su traslado.

El contrato de transporte marítimo es aquél en el cual una de las partes tiene la obligación de trasladar mercancías entregadas mediante la utilización de un “buque”, desde y hacia un lugar específico, el mismo que tendrá un costo flete.

El transportador tiene la responsabilidad de adoptar las medidas cautelares para no generar riegos.

### **2.3.1 Características a los contratos de transporte marítimo**

- 1) Consensual.-** Es cuando las partes están de acuerdo con lo acordado
- 2) no formal.-** No necesitan firmar un contrato verbalmente se puede ejecutar la acción
- 3) Oneroso.-** Cuando en el mismo se detalla el costo del flete
- 4) Conmutativo.-** Da obligaciones a ambas partes involucradas en el tráfico
- 5) De adhesión.-** Cuando esta bajo las normas estatales
- 7) De tracto sucesivo.-** Se da en el trayecto de la mercancía

**8) Bilateral.**-Da obligación a ambas partes, el transportista se obliga a llevar las mercancías de un lugar a otro y el cargador se obliga a pagar el precio de dicho transporte.

### **2.3.2. Componentes específicos del contrato de transporte marítimo**

- 1) **Itinerario.**- El tiempo de llegada de la mercancía
- 2) **Precio o flete.**- El mismo que es dado por la empresa contratante
- 3) **Descripción de la mercancía.**- MBL
- 4) **El término o plazo.**- El tiempo de transito
- 5) **Buque.**- Nombre de la línea naviera. Ejemplo CMA CGM

### **2.3.3 Obligaciones entre el transportador y el cliente.**

**1:- De diligencia.**- El transportador es el encargado de que el buque se encuentre en perfectas condiciones para realizar el trafico, sin poner en riesgo la mercadería.

**2.- De realizar el transporte en las condiciones pactadas.-** De indicar las condiciones del traslado desde el puerto de embarque y puerto de destino, realizar el custodio de la mercadería, cumplir con el tiempo de tránsito establecido

**3.- De recepción y carga de las mercaderías a bordo.-** Controlar que la carga este en perfecto estado antes de abordar la misma.

**4.- De descargar y entregar las mercaderías en destino.-** Entregar la mercancía en su lugar de destino de acuerdo a lo establecido en el contrato detallando el tipo de entrega, la misma que debe llegar en las condiciones establecidas en el contrato.

**5.- De avisar.-** Debe dar aviso al destinatario de la llegada del buque al puerto de destino, una vez producido su arribo. A partir del momento en que se ha cumplido con la entrega de la mercadería en destino, cesa toda responsabilidad del transportador por la carga .

## **2.4 Incidencias durante el transporte marítimo: abordaje y sus reglas**

Son todos los hechos o sucesos que puedan ocurrir en el traslado de la mercancía.

### **2.4.1. Abordaje**

Es cuando dos embarcaciones chocan entre sí afectando a la mercadería.

### **2.4.2. Reglas y tipos de abordaje:**

**Abordaje culposo.** Caso en que este se deba a la culpa o negligencia de uno o más buques implicados, será unilateral si tan sólo uno de los navíos es culpable. Deberá existir una relación entre el daño producido y la acción u omisión culposa productora del daño.

**Abordaje bilateral o por culpa común.** Si el abordaje es debido a la culpa o negligencia de los dos buques intervinientes, es difícil determinar el grado de culpabilidad de cada embarcación por lo que cada legislación ha decidido sus propias pautas con tres opciones;

- Cada buque se hará cargo de sus daños propios
- Cada buque soportará el 50% de los daños ocasionados
- Cada buque se responsabilizará en proporción a la gravedad de su culpa

**Abordaje múltiple**, cuando hay más de dos naves partícipes del accidente, su régimen de responsabilidad es el de abordaje bilateral.

**Abordaje fortuito**, cuando el abordaje no es debido a la culpa o negligencia de ningún buque, sino a caso fortuito o de fuerza mayor, los daños causados se soportarán por los sujetos que los hayan recibido.

## **2.5 Seguro marítimo: y su disposición en Corporación Aduanera Ecuatoriana.**

El seguro marítimo es un sustento primordial para la mercadería de exportación e importación, previene todo tipo de hecho que le puede ocurrir a la mercancía (daño o pérdida) desde y hasta su puerto de destino, esta cubrirá el valor de la mercadería que se detalle por el total de su precio FOB

El valor asegurable de la carga es su precio de costo (precio de la factura) más el flete y los gastos, así como un porcentaje por el beneficio que se espera obtener.

Sí durante el transporte se produce un daño sobre la mercadería y ésta se encontrara asegurada, se debe proceder de la siguiente manera:

- a. Actuar con rapidez y diligencia para salvaguardar sus derechos.
- b. Reclamar por escrito a los transportistas, autoridades portuarias u otros depositarios.
- c. Dar aviso a la compañía aseguradora, telefónicamente y por escrito.
- d. Si se aprecia pérdida o daño en la mercadería, solicitar inmediatamente una verificación de las mismas por el transportista, depositario o sus representantes, dentro del plazo estipulado en la póliza contratada.
- e. La mercadería y su embalaje deberán mantenerse en el estado en que se recibieron hasta la llegada del inspector de averías, salvo peligro de que se aumenten las consecuencias del siniestro.

**EL DIRECTORIO  
DE LA CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA  
CONSIDERANDO**

**QUE** en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del día Miércoles 29 de Diciembre del 2010 se publicó el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, el cual contiene en su Título II de la Facilitación Aduanera para el Comercio, las normas que permitirán regular las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas naturales o jurídicas que realizan actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías.

**QUE** de conformidad con lo señalado en el inciso primero del artículo 110 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones "...El costo del seguro formará parte del valor en aduana pero la póliza de seguro no será documento obligatorio de soporte exigible a la declaración aduanera...", lo cual se halla en concordancia con lo mencionado en la Resolución No. 02-2011-R1 mediante la cual se establecieron los documentos que acompañan a la declaración aduanera única (dua), adoptada en Sesión Extraordinaria llevada a cabo el día 10 de Enero del 2011.

**EN** uso de la atribución establecida en la Disposición Transitoria Décima Tercera del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del Miércoles 29 de Diciembre del 2010, en cuya parte pertinente dispone: "...hasta que se dicte el Reglamento a este Código, el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, mientras subsista, y en adelante el Director General del Servicio Nacional de Aduana, podrán dictar normas técnicas para su aplicación".

**RESUELVE**

**EXPEDIR LA SIGUIENTE NORMA TECNICA PROVISIONAL REFERENTE A LAS POLIZAS DE SEGURO, SU MONTO Y DEMÁS ASPECTOS GENERALES PARA SU PRESENTACIÓN.**

**Artículo 1.-** De conformidad con lo dispuesto en el Art. 110 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, el valor pagado en razón de seguro de transporte constituye parte de la base imponible para el pago de los tributos al comercio exterior.

**Artículo 2.- Costo declarado por concepto de Seguro de Transporte.-** El costo por concepto de seguro de transporte que se declare, aún cuando la póliza no sea presentada, deberá ser el mismo que conste en la Póliza de Seguro de Transporte cuando existiere; sin embargo de ello, dicha Póliza no será requerida ni como documento de acompañamiento ni como documento de soporte a la declaración aduanera y por tanto no se revisará durante el control concurrente.

**Artículo 3.- Costo presuntivo por concepto de Seguro de Transporte.-** En caso de que el declarante no contare con una póliza de seguro, deberá declarar por concepto de seguro un valor presuntivo, mismo que será del 1% (uno por ciento) del valor de las mercancías que ingresarán al país y que consten detalladas en la referida declaración.



**ADUANERA**

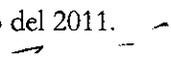
**Artículo 4.- Control y verificación posterior.-** Cuando se haya declarado un valor de póliza de seguro distinto al porcentaje establecido como valor presuntivo, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá proceder a revisar que los valores declarados sean idénticos a aquellos que constan en la póliza de seguro que sirvió para el establecimiento de la base imponible.

En caso que se haya declarado valor presuntivo para el establecimiento de la base imponible y que como parte de un proceso de control posterior se llegare a establecer la existencia de una póliza de seguro de transporte por un valor superior al establecido como valor presuntivo, se realizará la correspondiente rectificación de tributos sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

**Disposición General.-** Lo dispuesto en los artículos precedentes subsistirá hasta que el Reglamento al Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones entre en vigencia; hasta que este Directorio o el Director General en uso de sus competencias, disponga algo distinto.

Publíquese en la Página Web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y encárguese a la Dirección General de Secretaría General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador el formalizar las diligencias necesarias para la publicación de la presente en el Registro Oficial.

La presente entrará en vigencia a partir de su suscripción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la ciudad de Santiago de Guayaquil a los 24 días del mes de Enero del 2011. 

## **CAPITULO III**

### **Proceso de consolidación y desconsolidación de carga marítima**

#### **3.1 Consolidación y desconsolidación de carga marítima y sus procesos**

En el proceso de consolidar o desconsolidar la carga y/o cargas en un contenedor, se debe considerar:

- La consolidación puede ser realizada directamente por el exportador o por el agente de carga en su bodega, domicilio o en la terminal de contenedores; para lo cual, debe enviar el cargamento en camiones donde un personal especializado se encarga del llenado de los contenedores. Esto último es en forma simultánea con la verificación aduanera.
- La empresa desconsolidadora y consolidadora deben transmitir electrónicamente el manifiesto de carga, con la información de los documentos de transporte por ellos emitidos que son representativos de la carga y que se denominan documentos de transporte.

- Las operaciones de desconsolidación y consolidación de la mercancía serán permitidos únicamente para las empresas desconsolidadora y consolidadoras que estén registradas y autorizadas por la intendencia de aduanas, para realizar estas operaciones en los depósitos temporales, deberá mediar autorización por parte de la aduana y presencia física del funcionario aduanero en dicho proceso .
- Estas operaciones serán autorizadas únicamente en los casos en que la aduana ya cuente con la transmisión electrónica del manifiesto de carga, y la información de los documentos de transporte emitidos por la empresa desconsolidadora, estas operaciones se deberán realizar en el área habilitada por el depósito aduanero.

**Los requisitos que debe cumplir el interesado para realizar estas operaciones dentro del recinto aduanero son los siguientes**

- a) Solicitud por escrito a la administración de la aduana, en la que se debe indicar la fecha y hora en que se realizara la apertura y/o consolidación de la carga en el contenedor

b) Las empresas que soliciten autorización para realizar esta operación deberán estar debidamente registradas en la aduana.

c) Haber transmitido el manifiesto de carga que contenga la información de los documentos de transporte.

El depósito temporal deberá enviar electrónicamente un informe a la aduana del reporte de sobrantes y faltantes de mercancía, en el proceso de desconsolidación o consolidación dentro de sus instalaciones. Estas operaciones deberán realizarse dentro del plazo máximo permisible para la permanencia de las mercancías en el depósito temporal, antes de que las mismas sean declaradas en abandono, es decir, veinte días hábiles a partir de su descarga o almacenamiento en el depósito temporal.

### **3.2. Gastos incurridos en el transporte marítimo: componentes**

Actualmente los costos de transporte marítimo son producidos por los siguientes factores:

- 1- Agente de Aduana / Despachado de Aduana
- 2- Almacenaje de contenedor
- 3- Demoraje de contenedor
- 4- Manipulaciones
- 5- Handling / Aforos
- 6- Manipulación Recepción / Entrega

**El flete marítimo está estructurado por los siguientes componentes:**

**Tarifa básica.-** Costo específico de transporte para un producto determinado entre dos áreas geográficas.

**Recargos.-** Son valores adicionales que se aplican sobre la tarifa básica, para compensar las variaciones en los costos o en las operaciones de los

buques, fluctúan constantemente y su aplicación por parte de las navieras de algunos de ellos, dependerá de los puertos de destino.

### **Los principales recargos son los siguientes**

**BAF.-** Bunker Adjustment Factor – Factor de ajuste en los precios del combustible.

**CAF.-** Currency Adjustment Factor- Recoge las fluctuaciones del valor de las divisas

**CS.-** Congestion Surcharge- Costes adicionales por congestión portuaria

**CUC.-** Chasis Usage Charge – Uso de chasis utilizados para la movilización de contenedores.

**THC.-** Terminal Handling Charge – Costo de manipulación en el terminal de contenedores cruce del canal de panamá

## **Descuentos**

**PA.-** Pallet Allowance: Descuento por presentación de carga paletizada

**FCL.-** Full Container Load- Descuento por carga completa existen fletes a.i. (All In – todo incluido): que por lo general no cubren el costo del b/l (Bill Of Landing - conocimiento de embarque).

### **Los fletes para carga suelta incluyen:**

- Costos de consolidación
- Costos portuarios

Actualmente para cargas con destino final o en tránsito hacia/por puertos de Estados Unidos y México, deben cumplir con las disposiciones aduaneras, en la exigencia del manifiesto de carga, con 48 horas de anticipación.

Esto significa para el exportador tener la carga en puerto debidamente documentada, con un tiempo de antelación suficiente que permita al transportador surtir los trámites y remitir la información en debida forma. Caso contrario se generará no solo multas sino sanciones.

Al flete se le añaden otros impuestos y gastos, que son percibidos por los estados o autoridades portuarias o por los prestatarios de los servicios que aportan su concurso para las manipulaciones o los movimientos de mercancías, por ejemplo:

**Derecho de pasaporte.-** Percibido en el momento de hacer escala en un puerto

**Derecho de permiso.-** Se emite un documento llamado patente, que permite atestiguar que han sido efectuadas todas las formalidades requeridas

**Impuesto del práctico.-** Pagadero a la salida o entrada al puerto

**Impuestos especiales de tránsito.-** Por Empleo de canales de Panamá y Suez

**Derechos de muelle.-** Para Atraque

**Derechos sanitarios.-** Controles médicos, desinfecciones, etc.

Sobre la modificación de los precios, las conferencias de fletes suelen avisar con tres meses sobre el incremento de sus tarifas, usualmente las conferencias proveen de una completa justificación del incremento de sus fletes, siendo este debido a los gastos de mantenimiento, reparación o gastos de capital

### **3.3. Tipos de traslados**

**HOUSE TO HOUSE.-** Mercadería colocada en un contenedor en la fábrica del exportador y entregada en la del consignatario.

**PIER TO PIER.-** Traslado entre dos terminales marítimas.

**PIER TO PIER Y/O HOUSE TO HOUSE.-** Mercadería almacenada en la terminal marítima que, al ser embarcada, es colocada en el contenedor por exigencia del exportador o por conveniencia del buque; mercadería retirada de las instalaciones del exportador en un contenedor, para ser desembarcada en la terminal marítima, y no en la dirección del consignatario.

### **3.4. Procedimiento para la importación de mercancías en el Ecuador.**

La importación es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del **régimen de importación** al que se haya sido declarado.

Pueden importar todas las personas naturales o jurídicas, ecuatorianas o extranjeras radicadas en el país que hayan sido registrados como importador ante la Aduana del Ecuador.

#### **Pasos para registrarse como importador ante la Aduana del Ecuador.**

**Una vez gestionado el RUC en el servicio de Rentas Internas, se deberá:**

1. Registrar los datos ingresando en la página: [www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec), link: OCE'S (operadores de comercio exterior), menú: registro de datos y enviarlo electrónicamente.
2. Llenar la solicitud de concesión/reinicio de claves que se encuentra en la misma página web y presentarla en cualquiera de las ventanillas

de atención al usuario del SENA E firmada por el importador o representante legal de la compañía importadora. Una vez recibida la solicitud se convalidan con los datos enviados en el formulario electrónico, de no existir novedades se acepta el registro inmediatamente.

Obtenida la clave de acceso a nuestro sistema se deberá ingresar y registrar la o las firmas autorizadas para la Declaración Andina de Valor (DAV), en la opción “administración, modificación de datos generales”, cumplidos estos pasos se podrá realizar la importación de mercancías revisando previamente las restricciones que tuvieren.

### **Desaduanización de mercadería importada**

- Contratar un agente acreditado por la Aduana del Ecuador
- Presentar física y electrónicamente la Declaración Aduanera (DAU)
- Presentar los documentos de control precio, los mismos que se aprueban antes del embarque de la mercancía
- Presentar los documentos de transporte
- Factura comercial

- Certificado de origen (cuando proceda)
- Documentos que el SENAEC o el organismo regulador de comercio exterior considere necesarios.

Transmitida la declaración aduanera, el sistema le otorgará un número de validación (refrendo) y el canal de aforo que corresponda

### **Pago de tributos**

Los tributos al comercio exterior son derechos arancelarios, impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias y tasas por servicios aduaneros

#### **Entre ellos tenemos:**

**Ad-valorem (Arancel cobrado a las mercancías).**- Impuesto administrado por la Aduana del Ecuador. Porcentaje variable según el tipo de mercancía y que se aplica sobre la suma del costo, seguro y flete (base imponible de la importación).

**FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia).**- Impuesto que administra el INFA. El 0.5% se aplica sobre la base imponible de la importación.

**ICE (Impuesto a los Consumos Especiales).**- Administrado por el SRI. Porcentaje variable según los bienes y servicios que se importen. (Consulte en la página del SRI: [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec), link: *impuestos*)

**IVA (Impuesto al Valor Agregado).**- Administrado por el SRI. Corresponde al 12% sobre: base imponible + ADVALOREN + FODINFA + ICE

### **3.5. Procedimientos para la exportación de mercancías**

Todas las exportaciones deben presentar la declaración aduanera única de exportación, llenarlo según las instrucciones contenidas en el manual de despacho exportaciones en el distrito aduanero donde se tramita la exportación.

#### **Documentos a presentar**

Las exportaciones deberán ser acompañadas de los siguientes documentos:

- RUC de exportador.

- Factura comercial original.
- Autorizaciones previas (cuando el caso lo amerite).
- Certificado de origen (cuando el caso lo amerite).
- Registro como exportador a través de la página web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- Documento de transporte

**El trámite de una exportación al interior de la aduana comprende dos fases:**

### **1.-Fase de pre-embarque**

Es la presentación de la orden de embarque, es el documento que consigna los datos de la intención previa de exportar, En la cual se registrarán los datos relativos a la exportación tales como:

- Datos del exportador,
- Descripción de mercancía,
- Cantidad,
- Peso
- Factura provisional

Una vez que es aceptada la orden de embarque por el Sistema interactivo de Comercio Exterior (SICE), el exportador se encuentra habilitado para movilizar la carga al recinto aduanero donde se registrará el ingreso a zona primaria y se embarcarán las mercancías a ser exportadas para su destino final.

## **2.- Fase post-embarque**

El exportador o el agente de aduana presentarán ante el departamento de exportaciones del distrito por el cual salió la mercancía, los siguientes documentos:

- DAU (Declaración Aduanera)
- Orden de embarque impresa.
- Factura(s) comercial(es) definitiva(s).
- Documento(s) de transporte.
- Originales de autorizaciones previas (cuando aplique).
- Pago a Corpecuador (para exportaciones de banano).
- CORPEI.

## **Agente afianzado de aduana**

Es obligatorio la intervención del agente afianzado de aduanas en los siguientes casos:

- Para exportaciones efectuadas por entidades del sector público.
- Para los regímenes especiales.

## **Pasos para registrarse como exportador ante la Aduana del Ecuador**

- Contar con el registro único de contribuyentes (RUC) otorgado por el Servicio de Rentas Internas (SRI).
- Registrarse en la página web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).
- Registrarse ante el Consejo Nacional de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI)

## **3.6 Los Incoterms y su Clasificación**

**Incoterms (International Commercial Terms).**- Términos internacionales de comercio, son las normas que detallan el traslado de mercancías para

los cuales la referencia correcta es Incoterms 2010 los mismos que determinan:

- Precio
- La transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador
- El lugar de entrega de la mercancía
- Quién contrata y paga el transporte
- Quién contrata y paga el seguro
- Qué documentos tramita cada parte y su costo

**Clasificación de los Incoterms.-** Se agrupan en cuatro categorías: e, f, c, d con un total de trece términos estandarizados

**Grupo e -**

- **Exw. Ex Works (lugar determinado).-** El vendedor tiene la mercancía disponible en sus instalaciones y las entrega al despachador . El coste del flete corre por responsabilidad del comprador desde las instalaciones del vendedor hasta el destino final.

### **Grupo f – Transporte principal no pagado:**

- **FCA. Free Carrier (lugar determinado).**- El vendedor entrega la mercancía, lista para ser exportada, a la empresa transportista (determinada por el comprador) en el lugar acordado. Este término es válido para todo tipo de transporte incluyendo transporte por aire, ferroviario, por carretera y en contenedores/transporte multimodal.
- **FAS. Free Alongside Ship (puerto determinado).**- El vendedor debe suministrar la mercancía junto al barco en el puerto acordado. El vendedor debe ocuparse de los trámites para el transporte; esto cambió en la versión del 2000 de los incoterms y sólo se aplica al transporte marítimo.
- **FOB. Free On Board (puerto determinado).**- El vendedor debe cargar la mercancía en el barco determinado por el comprador; costes y riesgos se dividen en el rail del barco. El vendedor debe ocuparse de los trámites de exportación. solo es aplicable para transporte marítimo.

### **Grupo c – Transporte principal pagado:**

- **CFR. Cost And Freight (puerto determinado).**- El vendedor se hace cargo de los costes de transporte para traer la mercancía al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo es transferido al comprador en el momento que la mercancía pasa el rail del barco. solo es aplicable para transporte marítimo.
- **CIF. Cost, Insurance And Freight (puerto determinado).**- Exactamente el mismo que CFR excepto porque el vendedor ha de organizar y pagar el seguro al comprador. Sólo es aplicable para transporte marítimo.
- **CPT. Carriage Paid To (destino determinado).**- Es el equivalente general/en containers/multimodal de CFR. el vendedor paga por el transporte al punto de destino acordado, pero el riesgo se pasa cuando las mercancías se transfieren al primer transportista.
- **CIP. Carriage And Insurance Paid To (destino determinado):** es el equivalente general/en containers/multimodal de CIF. el vendedor

paga por el transporte y el seguro hasta el punto de destino, pero el riesgo se pasa cuando las mercancías son transferidas al primer transportista.

**Grupo d - Llegada:**

- **DAF. Delivered At Frontier (lugar determinado).**- Entrega en frontera o "a mitad de puente" (definiendo la frontera en cuestión).
- **DES. Delivered Ex Ship (puerto determinado).**- Entrega sobre buque (indicando el puerto de destino convenido).
- **DEQ. Delivered Ex Quay (puerto determinado).**- Entrega en muelle de destino con los derechos pagados (indicando puerto de destino).
- **DDU. Delivered Duty Unpaid (destino determinado sin gastos portuarios).**- El vendedor corre por los gastos de coste y flete hasta el destino final, excluyendo cargos portuarios en el lugar de destino. en algunas ocasiones incluye gastos de entrega final, como desde el puerto de destino a las instalaciones del comprador.

- **DDP. Delivered Duty Paid (destino determinado con gastos portuarios pagados).**- El vendedor corre por los gastos de coste y flete hasta el destino final, incluyendo cargos portuarios y de entrega en el lugar de destino.

## **CAPITULO IV**

### **Conclusiones y recomendaciones**

#### **4.1. Conclusiones**

**4.1.1** El transporte marítimo en el Ecuador representa una actividad de mucha importancia para la economía ecuatoriana porque es la responsable de la importación y exportación de bienes y servicios, Es un sector muy fuerte, tiene grandes medios y cuenta con numerosas posibilidades esperando a ser explotadas, pero también tiene debilidades y dificultades.

**4.1.2.** En el 2010 las exportaciones FOB registraron un crecimiento de 4,2%, comparado con los niveles reportados en el mismo mes del año anterior, impulsado por la mayor demanda externa de productos no tradicionales en 19,8%; mientras que, los productos tradicionales disminuyeron en 7,3%.

**4.1.3.** En términos nominales las exportaciones FOB totalizaron \$ 3 186,3 millones, 19,9% superior al registrado en noviembre de 2009, asociado al mayor volumen de ventas y al alza de las cotizaciones internacionales de los principales productos mineros.

**4.1.4** De otro lado, el valor real de las importaciones FOB aumentó en 33,0%, ante los mayores volúmenes de bienes de consumo 42,9%, generando un gran aporte a la economía ecuatoriana, independientemente del tipo de producto o servicio que provean, son generadores del ciclo económico, y su efecto multiplicador a través de la inversión real, teniendo en cuenta su capacidad para generar dinamismo a la economía.

## **4.2. Recomendaciones**

### **4.2.1. Al Gobierno de turno**

Se le recomienda

- ✓ Convertir a Ecuador en una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial, en el marco de las normativas y estándares internacionales que le competen.

- ✓ Impulsar el desarrollo portuario en una plataforma logística que contribuya al mejoramiento de la competitividad del comercio exterior.
- ✓ Instaurar un desarrollo socio-económico para que los sectores productivos y el recurso humano incrementen sus oportunidades de negocio y profesional respectivamente, dentro del nuevo entorno global integrado a la preservación del medio ambiente
- ✓ Divulgar a los diversos instrumentos jurídicos del derecho público y privado relacionados al sector marítimo.
- ✓ Facilitar el transporte marítimo, en especial el de corta distancia en la región; a partir de normas legales armonizadas entre los países centroamericanos.

#### **4.2.2 A La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral DIGMER**

- ✓ Permitir que la legislación de la actividad marítima sea clara, consolidada y actualizada, eliminando las barreras para el crecimiento de la oferta y las empresas en el sector marítimo.
- ✓ Impulsar la realización de un diagnóstico de la situación de la seguridad marítima, que permita identificar las áreas deficitarias, en

las que se requiera mayor asistencia y cooperación técnica para enfrentar los retos del nuevo siglo.

- ✓ Proponer el establecimiento y organización de las funciones relativas a seguridad marítima, que conlleven al ejercicio de las competencias como estado
- ✓ Promover la eliminación de las barreras aduaneras entre los países

#### **4.2.3 Al señor Rector de la Politécnica del Litoral**

- ✓ Implementar la carrera de tráfico marítimo y servicio portuario porque se requiere personal de servicio administrativo, además crear la “Escuela de Capitanes de altura y tráfico Marítimo” con estudiantes que tengan más práctica que teoría.

## GLOSARIO

### 4.3. Glosario de Términos Tributarios Aduaneros

**Aduana.-** Es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la república

**Consolidación de carga.-** Es el acto de agrupar mercancías correspondientes a varios embarcadores individuales para ser transportadas hacia o desde el Ecuador

**Exportación a consumo.-** Es el régimen aduanero por el cual las mercancías, nacionales o nacionalizadas, salen del territorio aduanero, para su uso o consumo definitivo en el exterior.

**Importación a consumo.-** Es el régimen aduanero por el cual las mercancías extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo.

**Tránsito aduanero.-**Es el régimen por el cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, de una oficina distrital a otra del país o con destino al exterior.

**Zona franca.**-Es el régimen liberatorio que por el principio de extraterritorialidad, permite el ingreso de mercancías, libre de pago de impuestos, a espacios autorizados y delimitados del territorio nacional

#### **4.4. Bibliografía**

- Autoridad Portuaria de Guayaquil , <http://www.apg.gob.ec>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas, <http://www.ape.gob.ec/>
- Autoridad Portuaria de Bolívar, <http://www.apb.gob.ec/>
- Autoridad Portuaria de Manta, <http://www.apm.gob.ec/>
- Banco Central del Ecuador (2010), estadísticas anuales de Comercio Exterior . ([www.bce.fin.ec](http://www.bce.fin.ec))
- Boletín portuario del Ecuador (2010),  
<http://www.oas.org/cip/boletinportuario.html>
- Calier , Manuel; la economía y el transporte marítimo
- Constitución de la republica del ecuador 2011
- Dornbusch y Fischer, macroeconomía. editorial mcgraw – hill, novena edición
- González, Fernando (2003) ,Economía y transporte marítimo,1 edición
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, estadísticas Empresariales (transporte), [www.inec.gov.ec](http://www.inec.gov.ec)

- Ley orgánica de aduanas
  
- Palacio López, Perfecto (2005) ,transporte marítimo de contenedores ,1 edición
  
- Porter, Michel (2010) .La Estructura Del Comercio Exterior Ecuatoriano y Su Incidencia En El Desarrollo Económico Y Social (1994 -1998)
  
- Revista Cámara Marítima ecuatoriana (CAMAEC) edición 10 ,Marzo 2011
  
- Revista informar (informativo marítimo portuario) marzo 2010; órgano de difusión de la cámara marítima del ecuador