



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO
CONTECON EN SUS ASPECTOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS EN EL
AÑO 2021**

**RODRIGUEZ PLATA LISANDRA
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2021**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y
PUERTO CONTECON EN SUS ASPECTOS LOGÍSTICOS Y
ADUANEROS EN EL AÑO 2021**

**RODRIGUEZ PLATA LISANDRA
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2021**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

ANÁLISIS DE CASOS

**ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y
PUERTO CONTECON EN SUS ASPECTOS LOGÍSTICOS Y
ADUANEROS EN EL AÑO 2021**

**RODRIGUEZ PLATA LISANDRA
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

SOLORZANO SOLORZANO SANDRA SAYONARA

**MACHALA
2021**

ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO CONTECON EN SUS ASPECTOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS EN EL AÑO 2021

INFORME DE ORIGINALIDAD

5%

INDICE DE SIMILITUD

5%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	www.scpm.gob.ec Fuente de Internet	1%
2	dspace.uazuay.edu.ec Fuente de Internet	1%
3	repositorio.upec.edu.ec Fuente de Internet	1%
4	repositorio.utmachala.edu.ec Fuente de Internet	1%
5	www.puertodeguayaquil.gob.ec Fuente de Internet	1%
6	www.asotep.org Fuente de Internet	1%
7	www.dspace.uce.edu.ec Fuente de Internet	1%

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

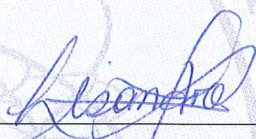
La que suscribe, RODRIGUEZ PLATA LISANDRA, en calidad de autora del siguiente trabajo escrito titulado ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO CONTECON EN SUS ASPECTOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS EN EL AÑO 2021, otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

La autora declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

La autora como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.



RODRIGUEZ PLATA LISANDRA

0959742172

RESUMEN

A lo largo de los años, el puerto se ha convertido en un importante centro logístico. Hoy en día el transporte marítimo es considerado como la actividad principal para el intercambio de mercancías entre los distintos países, Por lo tanto, en general, un puerto genera oportunidades para el desarrollo de la economía local, genera diversos beneficios como el transporte, y mediante el uso de contenedores, las mercancías pueden ser distribuidas a diferentes regiones. El objetivo del presente trabajo es comparar los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y puerto Contecon en el año 2021. Para ello se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, con tipo de investigación descriptiva, además se aplicaron los métodos histórico-lógico, analítico-sintético, inductivo-deductivo, hipotético-deductivo. Para la recolección de datos se aplicaron encuestas y entrevistas a técnicos de ambos puertos y operadores de comercio exterior con la intención de conocer la evolución en cuanto a tecnologías, infraestructura y sistemas operativos tanto de Puerto Bolívar como de puerto Contecon.

Entre los resultados se menciona la falta de infraestructura por parte de Puerto Bolívar, la diferencia en cuanto a movilidad de contenedores, poca diversidad por parte de la provincia de El Oro que ayude a dinamizar el puerto. En cuanto a puerto Contecon se destaca la facilidad de costos, el puerto cuenta con técnicos especializados, cuenta con tecnología de punta, entre otros aspectos. En conclusión, para lograr una competitividad portuaria se debe modernizar el puerto de acuerdo a las necesidades actuales, así como diversificar y posicionar tecnología en todas las actividades administrativas y operativas del puerto.

Palabras claves: Tecnología, Competitividad, Logística, Eficiencia, Aduanas

ABSTRACT

Over the years, the port has become an important logistics hub. Nowadays maritime transport is considered as the main activity for the exchange of goods between different countries, Therefore, in general, a port generates opportunities for the development of the local economy, generates various benefits such as transport, and through the use of containers, goods can be distributed to different regions. The objective of this paper is to compare the logistical and customs aspects of the ports of Ecuador: Puerto Bolívar and Puerto Contecon in 2021. For this, it was developed under a quantitative approach, with a type of descriptive research, in addition to applying the historical-logical, analytical-synthetic, inductive-deductive, hypothetical-deductive methods. For data collection, surveys and interviews were applied to technicians from both ports and foreign trade operators with the intention of knowing the evolution in terms of technologies, infrastructure and operating systems of both Puerto Bolívar and Puerto Contecon.

Among the results are mentioned the lack of infrastructure on the part of Puerto Bolívar, the difference in terms of container mobility, little diversity on the part of the province of El Oro that helps to revitalize the port. As for Contecon port, the ease of costs stands out, the port has specialized technicians, has state-of-the-art technology, among other aspects. In conclusion, to achieve port competitiveness, the port must be modernized according to current needs, as well as diversify and position technology in all administrative and operational activities of the port.

Keywords: Technology, Competitiveness, Logistics, Efficiency, Customs

INDICE GENERAL

RESUMEN	9
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	14
CAPÍTULO I DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	17
1.1 Antecedentes históricos	17
1.2 Antecedentes conceptuales y referenciales	19
1.3 Antecedentes conceptuales y referenciales	20
1.4 Antecedentes contextuales	24
a) Descripción física	26
b) Descripción demográfica	29
c) Descripción sociológica	33
CAPÍTULO II METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	35
2.1 Planteamiento del problema científico.	35
2.2 Población y muestra.	37
2.3 Métodos teóricos.	38
2.4 Métodos empíricos.	39
2.5 Métodos estadísticos.	40
CAPITULO III DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	41
3.1 Entrevistas	41
3.2 Encuestas	48
3.3 Matriz FODA del puerto Contecon vs Puerto Bolívar	54
CAPITULO IV DISCUSIÓN	56
CONCLUSIONES	59
RECOMENDACIONES	60
BIBLIOGRAFÍA	61

ANEXOS	70
---------------------	----

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Característica del puerto Contecon	28
Tabla 2 Evolución de los TEU'S movilizados	29
Tabla 3 Características de los muelles en Puerto Bolívar	30
Tabla 4 Exportaciones de Banano provincia del Oro	32
Tabla 5 Exportaciones de Banano por Contecon	33
Tabla 6 Estructura Organizacional APG.....	34
Tabla 7: Matriz FODA puerto Contecon	54
Tabla 8: Matriz FODA de Puerto Bolívar	54

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Mapa satelital de Puerto Bolívar	27
Ilustración 2 Mapa satelital de puerto Contecon	28
Ilustración 3 Histórico Anual TEU´s movilizados por CONTECON.....	30
Ilustración 4 Movimiento de contenedores y TEUS	31
Ilustración 5 Principales productos de exportación 2011-2021 Puerto Bolívar.....	32
Ilustración 6 Organigrama institucional de Puerto Bolívar.....	33

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Pregunta 1	49
Gráfico 2: Pregunta 2.....	49
Gráfico 3: Pregunta 3	50
Gráfico 4: Pregunta 4	50
Gráfico 5: Pregunta 5	51
Gráfico 6: Pregunta 6.....	51
Gráfico 7: Pregunta 7	52
Gráfico 8: Pregunta 8.....	52
Gráfico 9: Pregunta 9.....	53
Gráfico 10: Pregunta 10.....	53

INDICE DE ABREVIATURAS

APPB: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

OCE's: Operadores de comercio exterior

OMA: Organización Mundial de Aduanas

OMC: Organización Mundial de Comercio

SENAE: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador

SICE: Sistema Interactivo de Comercio Exterior

TCM: Terminal de Contenedores y Multipropósito

TEU's: Contenedor Estándar de 20 pies

INTRODUCCIÓN

La navegación y los puertos son factores esenciales para el comercio internacional. Actualmente el transporte marítimo es considerado el medio de transporte más eficaz para transportar mercancías, se debe a los bajos costos, su capacidad para embarcar mercancías en volúmenes, movimientos de carga a larga distancia, entre otras razones por la que se sostiene que este mecanismo comercial es más conveniente y rentable en comercio internacional.

A lo largo de los años, los puertos han evolucionado de tal manera que se han convertido en gran nodo logístico. Por lo tanto, en general, un puerto crea oportunidades para el desarrollo de la economía local, crea diversos beneficios como el transporte y, mediante el uso de contenedores, se pueden distribuir mercancías a las diferentes regiones, es decir el desarrollo de los puertos conduce al aumento del comercio y las posibilidades de nuevas oportunidades de inversión. (Bocheński, et al. 2021)

A raíz del desarrollo del transporte marítimo, los puertos han reajustado sus dimensiones y servicios para satisfacer la demanda con respecto al sector logístico, y por tanto requieren cada vez más eficiencia. A medida que aumenta el tamaño de los barcos y el volumen de carga a manipular en períodos de tiempo cada vez más cortos, lo que parecía ser suficiente hace solo unas décadas se ha vuelto insuficiente.

El aumento de la actividad relacionada con el comercio exterior a lo largo de los años ha hecho que las autoridades portuarias sean competitivas en infraestructura y gestión operativa a nivel nacional e internacional debido a la presencia de puertos modernos y eficientes, con mayor capacidad, políticas mejoradas, etc. permitiendo así nuevas actividades a escala global.

La presente investigación contiene datos referentes a los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en el 2021, considerando la importancia y el aporte de estos en el comercio exterior. Debido a la alta demanda de servicios portuarios, la eficiencia de las operaciones ha afectado los costos y tarifas de este modo de transporte. Dichas ineficiencias en el puerto pueden generar costos adicionales de inventario, cierto grado de ineficiencia en la cadena logística y mayores costos de flete para el envío.

El principal objetivo es comparar los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en el 2021 mediante una investigación cuantitativa

y descriptiva, los métodos teóricos utilizados sirvieron para conocer las partes no observables del objeto y campo de la investigación ambos hacen referencia al proceso de gestión portuaria, logística y aduanera. Para la recolección de datos se optó por fuentes primarias y secundarias tales como paginas oficiales Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, etc. En cuanto a los métodos empíricos se utilizaron la encuesta y la entrevista misma que ampliaron el contenido de la investigación con los conocimientos de varios expertos.

Con los resultados la investigación aportará información actual sobre las estrategias implementadas por dichos puertos para mejorar los aspectos logísticos y aduaneros, en cuanto a optimización de tiempo y recursos, tecnologías actuales que ayuden a minimizar los riesgos causados por el proceso de inspección de mercancías, etc. Por lo que los datos recopilados en dicha investigación serán datos reales y novedosos.

Como conclusión se evidencia que existen ineficiencias y limitaciones que no permiten brindar mejores condiciones en base a las actividades portuarias en Porto Bolívar. Esto se debe a que los principales problemas operativos se vean limitados por la falta de infraestructura, equipos y plataformas digitales. Contecon, por su parte, cuenta con los recursos logísticos y financieros suficientes para asegurar el desempeño de sus operaciones.

En el capítulo I: se describen las bases referenciales del marco teóricos haciendo énfasis en los antecedentes de los puertos marítimos, avances tecnológicos a lo largo de los años, estadísticas de ambos puertos y referencia de varios autores con conceptos relacionados al tema de investigación.

En el capítulo II, se describe la metodología utilizada en la investigación, así como la problemática que origino el tema de investigación, las causas e importancia. Además, se exponen los métodos utilizados como histórico-lógico, Analítico-Sintético, Inductivo-Deductivo, Hipotético-Deductivo. Los métodos de recolección de datos y los métodos estadísticos.

En el capítulo III, se describen los resultados obtenidos al momento de aplicar los métodos empíricos, mediante gráficas y tabulaciones.

En el capítulo IV, se describe la discusión de los resultados obtenidos haciendo la corroboración de la información recopilada, en este caso se da respuesta a la hipótesis de

la investigación misma que define que los aspectos logísticos y aduaneros son más eficientes en puerto Contecon que en Puerto Bolívar.

CAPÍTULO I DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

1.1 Antecedentes históricos

Evolución de los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en el 2021

Las aduanas se remontan en los inicios de la humanidad, especialmente el comienzo del comercio exterior entre los países del mundo. se puede decir que esta surge con las primeras civilizaciones. Se puede decir que comenzó con el propósito de satisfacer el deseo de intercambio de bienes y servicios entre ellos. Al mismo tiempo, el termino portuario ha sido referenciado desde la aparición del concepto militar, con la necesidad de trasladar tropas, equipos y suministros para las guerras

Los romanos fueron los primeros en implementar registros para el comercio internacional, quienes a su vez fueron seguidos por los grandes comerciales de Cartagena. También surgieron las aduanas en la época antigua de Grecia donde se cobraban el 2% de impuestos a las mercancías que comercializaban dentro y fuera del país, y de igual forma se establecieron aduanas en ciudades que tenían alto potencial para comercializar como Génova, Pisa, Venecia, entre otros.

Durante décadas, las medidas que han adoptado varios países en relación al comercio internacional están relacionadas a facilitar, abaratar y mejorar el intercambio y transporte de las mercancías. Se ha mejorado en cuanto a infraestructuras físicas, zonas portuarias e incluso en la gestión aduanal. (Barahona & López, 2003)

Como el intercambio comercial de bienes y servicios entre países es altamente interactivo, la competencia entre ellos resulta con la necesidad de implementar controles comerciales, lo que dio lugar a la creación de bloques comerciales. Posteriormente, para evitar mayores incidentes, la comunidad internacional estableció la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), para así regular toda acción comedia por el comercio entre los países miembros. (Zamora & Paz, 2020)

Las dos organizaciones trabajan juntas para lograr sus objetivos. Por ejemplo, la misión de la Organización Mundial de Aduanas es mejorar la eficiencia de la gestión aduanera mundial e implementar medidas como operaciones coordinadas, cooperación con más organizaciones y comunicación ininterrumpida. Cuando se trata de facilitar el comercio, es uno de los principales factores en el desarrollo económico de algunos países: el

bienestar del gobierno y sus ciudadanos, la reducción de la pobreza y el crecimiento económico. (Organización Mundial de Aduanas (OMA), 2019)

La Aduana en el Ecuador surge en el año 1830, época donde se importaban vehículos, mayormente para el uso turístico y público, por lo que el tema aduanero tiene indicios en periodos gubernamentales, marcando su presencia en ellos. (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, 2015)

Durante los años 90, la gestión aduanera en el Ecuador paso por la peor de sus etapas a lo largo de sus inicios, las aduanas no tenían control, existían diversos casos de soborno y corrupción, los trámites para importar o exportar productos se realizaban a mano o en papel. En cuanto a la logística, para esa misma época los retrasos se daban por una mala gestión pública, corrupción, y también está el tema del exceso de planillas lo se traducía en elevados costes y falta de mantenimiento de las instalaciones. Para el año 2002 se propuso un proyecto sobre la automatización y entrega de los informes a la Aduana por parte de operadores de comercio exterior a fin de controlar este proceso, así mismo como la recaudación de los tributos por un sistema llamado SICE “Sistema Interactivo de Comercio Exterior”.

Señala (Cotter, 2007) que las Aduanas son “las instituciones a las que en los distintos Estados se les encomienda la aplicación de las regulaciones relativas al comercio exterior en las fronteras nacionales. A tal fin ejercen el control sobre las mercaderías que, con motivo del tráfico internacional ingresan o egresan de los territorios nacionales, y les aplican en su caso las restricciones directas o indirectas establecidas para su importación o exportación”

En el año 2010 el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) estableció el sistema ECUAPASS para aumentar la eficiencia, basado en un sistema electrónico denominado UniPass implementado en Corea del Sur, que hace más fácil y seguro el proceso aduanero, ya que ahorra tiempo en cualquier lugar con un equipo que te permite operar con seguridad. (Martínez , 2014)

La facilitación, el control, la seguridad y la implementación de políticas (Zamora & Navarro, 2015) son la clave del éxito de una gestión aduanera eficiente, por lo que durante los últimos tres años se han propuesto varios proyectos de modernización para alcanzar resultados óptimos en relación al tiempo de nacionalización de mercancías. Gracias a estos proyectos de optimización de los procesos de la Aduana, Ecuador ha logrado reducir

de manera significativa la cantidad de contenedores a inspecciones físicas o intrusivas. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador)

En la actualidad, la mayoría de los servicios portuarios se han ido modificando, en gran parte debido a las nuevas tecnologías que ha surgido para mejorar el tiempo y la forma de comercialización de la carga marítima, aumentando la dependencia del país en cuanto al comercio exterior, especialmente el transporte marítimo, fortaleciendo la cooperación con vínculos comerciales entre países.

Los servicios portuarios de Ecuador están estrechamente relacionados con la economía local y nacional. La ciudad de Guayaquil cuenta con el puerto más importante, ya que se transita alrededor del 70% del comercio exterior que realiza el sistema portuario nacional. En la actualidad, el país está experimentando una profunda transformación de modernización del área portuaria y aduanera, brindando confiabilidad a la inversión realizada en el mismo. (Avellán & Barrera, 2017)

1.2 Antecedentes conceptuales y referenciales

Caracterización gnoseológica económica y administrativa del proceso de gestión portuaria

En cuanto a la gestión portuaria, señala (Ríos, 2018) “la gestión se refiere a los avances tecnológicos de estructura e infraestructura que se implementan en los puertos como respuesta a la alta demanda que exige en el transporte marítimo moderno, e igualmente a los modelos de gestión que demuestran mayor eficiencia en relación con la disminución de tiempo en las operaciones y la calidad del servicio”.

La cadena logística portuaria en los puertos mundiales, busca ser competitiva en muchos aspectos, uno de ellos es que el negocio aduanero sea económicamente viable por los diferentes productos vendidos y la calidad de los diferentes servicios que se brindan en la terminal, mediante una gestión eficaz generando competitividad. (Romero, 2016)

Según (Velásquez, 2020), la gestión portuaria se refiere al avance técnico de la estructura e infraestructura implementada en el puerto para dar respuesta a la alta demanda en relación al transporte marítimo moderno, también se refiere a un modelo de gestión que exhibe mayor eficiencia en términos de reducción de tiempos de operación y calidad de servicio.

Afirma adecuadamente el autor Ríos que la gestión portuaria involucra los avances tecnológicos en cuanto a la mejora de infraestructura y en su tiempo de operaciones. De otra forma el autor Romero en su tesis nos expone su versión de gestión portuaria coincidiendo que esta engloba la evolución de las actividades portuarias y los sistemas operativos haciendo que los puertos sean más competitivos en cuanto optimización y modernización de los procesos. Por consiguiente, la autora Velázquez menciona de forma acertada que la gestión portuaria eleva los índices tanto de eficiencia como de competitividad.

1.3 Antecedentes conceptuales y referenciales

Caracterización gnoseológica de la gestión logística y aduanera portuaria.

Según (Coll, 2015), la gestión aduanera engloba una serie de operaciones que hacen que este sea sumamente complejo. En ella existen todos los procesos de exportación e importación, regímenes especiales y transporte de mercancías, además de ello es también la logística de transporte, almacenaje y distribución para cumplir con las normativas fiscales de control, seguridad y políticas relacionadas al comercio exterior, logrando así que se apliquen de forma eficaz todos los procedimientos de tal manera que se atiendan las necesidades del mercado.

La gestión aduanera se encarga de sustentar los procesos de importación y exportación, optimizando el tiempo de las transacciones, además de reducir los costos del comercio internacional. Mejora el cumplimiento de los requisitos legales, promoviendo una mayor cooperación en los trámites aduaneros, tránsito y clasificación de las mercancías, así como la implementación de comunicaciones electrónicas e impresión de documentos. (Escobar, 2021)

La gestión de aduanas incrementa la transparencia y la comunicación, reduciendo posibles retrasos en el proceso de despacho de aduanas. Para agilizar el proceso de las transacciones y reducir los costos involucrados en el proceso de comercio internacional, la empresa debe trabajar duro para lograrlo. Además, una buena gestión aduanera puede garantizar el cumplimiento de los requisitos legales durante los trámites aduaneros, el tránsito y la presentación de los documentos necesarios, así como el ahorro de tiempo y las ganancias económicas de posibles sanciones. (Retos en Supply Chain, 2019)

Nos afirma adecuadamente Pedro Coll que la gestión aduanera es el conjunto de operación que se realizan en cuanto a los procesos que intervienen en una exportación o

importación de mercancías, donde se involucran todos los aspectos legales y logísticos como documentos y regímenes, transportes, entre otros. Con este concepto coinciden los autores Escobar y la revista de Supply Chain, agregando además que la gestión aduanera ahorra el tiempo y los costos de las operaciones involucradas. De forma incorrecta Coll indica que la gestión aduanera involucra operaciones complejas ya que al pasar de los años con la globalización y la modernización han hecho cada vez más eficientes los procesos involucrados en las aduanas. Al mismo tiempo Escobar de forma errónea señala la impresión de documentos como parte de las mejoras, cuando hoy en día existen herramientas tecnológicas que han sustituido por completo el papel en los procesos aduaneros.

Por otra parte, nos indica (Valverde, 2019) que la gestión de la administración aduanera mide los logros en base a los objetivos estratégicos planteados, en función de incumplimientos, montos recaudados, la incidencia en la lucha contra los delitos y la evasión de tributos y el contrabando, llevando a la gestión aduanera a establecer sanciones hacia los contribuyentes en general.

Del mismo modo, cuando se mejoran los servicios de la gestión aduanera, se facilita el despacho haciendo que los procedimientos sean más rápidos y eficientes, reduciendo los costos de las transacciones y minimizando los ingresos mediante un mayor volumen de comercio. (Isizán & Minchala, 2018)

Por lo antes mencionado por el autor Valverde, de manera acertada nos indica que dentro de los objetivos que persigue la gestión aduanera es la recaudación de tributos y el control o eliminación de los delitos que se comenten aduanas como la evasión de impuestos y el contrabando. Por otro lado, los autores Isizán y Minchala nos indican correctamente que la gestión aduanera con su proceso de facilitación del comercio, ayuda a que el despacho de mercancías sea más ágil y eficiente, gracias a esto se optimiza el tiempo reduciendo la pérdida de los recursos utilizados.

El crecimiento del comercio exterior aprueba la eficiencia de la gestión de aduanas en el manejo de los flujos de importación y exportación, lo que requiere la modernización de las administraciones aduaneras y los servicios portuarios para simplificar los servicios de despacho de aduanas y brindar mejores servicios a los usuarios.

Acorde con (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador) “La eficacia y eficiencia de los procedimientos aduaneros influyen considerablemente en la competitividad económica

de las naciones, en el crecimiento del comercio internacional y en el desarrollo del mercado global.”. Por otro lado, según (Cummins & Weiss, 2013) hacen referencia a la eficiencia de forma que esta se logra con éxito cuando una empresa logra bajar sus costes y logrando con esto elevar sus ingresos y los beneficios, yendo a la par de una tecnología dada. Es decir que se aumenta la eficiencia optimizando los recursos para así incrementar los beneficios de una empresa.

Señala (Zamora, 2017), no es fácil encontrar eficiencia en la gestión aduanera, uno de los inconvenientes son los constantes cambios y desafíos que enfrenta el comercio internacional, debido a la diversidad de acuerdos regionales y tratados surgen dificultades y complicaciones en el diseño de políticas comerciales, imponiendo múltiples objetivos a la aduana. En cambio (Ringsberg & Lumsden, 2016) definen la eficiencia como la capacidad de realizar o producir algo, utilizando el mínimo de los recursos así sea tiempo, energía o materiales para la elaboración.

Según (Estrategia Aduanera, 2018), la eficiencia va acorde con la evolución de una cadena de suministro optimizada, dando paso al crecimiento tecnológico que requieren los sectores económicos actuales por lo que implementar herramientas tecnológicas significa tener procedimientos efectivos y ágiles en cuanto a optimizar las operaciones aduaneras. Además, con la renovación de las aduanas abre las posibilidades de una aduana responsable y transparente en cuanto al desempeño de sus funciones haciendo de esta más competitiva y comprometida con la sociedad.

Analizando lo expuesto por los autores anteriormente, afirma adecuadamente la institución Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, que la eficiencia y la eficiencia permiten el incremento de la competitividad ya que al ser más eficiente cualquier empresa brinda un servicio de calidad a los consumidores. En cuanto a los autores Cummins y Weiss afirman que minimizando costos e incrementando ingresos se logra alcanzar la eficiencia, del mismo modo indican los autores Ringsberg & Lumsden que la eficiencia se logra reduciendo los recursos implementados en la producción de un producto o servicio. Por otro lado, señala erróneamente Zamora al relacionar la eficiencia con los constantes cambios en el comercio debido a los acuerdos regionales, por lo que la eficiencia se debe a la adaptación de las empresas o instituciones con respecto a la evolución y globalización, una sociedad que está en constante cambio exige calidad, eficiencia, optimización, por lo que las instituciones deben estar pendientes a esos

cambios. Como lo menciona el artículo de la revista mexicana “estrategia aduanera”, la eficiencia se logra con el crecimiento tecnológico de las empresas, con la evolución del mercado, este requiere de herramientas tecnológicas para ofrecer a los consumidores mejoras en cuanto a la calidad de los procesos. s

De otro modo indica (Páez, 2020) al pasar el tiempo el SENAЕ ha logrado desarrollar la eficiencia y eficacia con la ayuda de los pilares estratégicos sobre los que se desarrolla la operación aduanera: la facilitación del comercio y el control aduanero, que en su conjunto constituyen los pilares básicos de la operación aduanera, además se incluye el término “modernización”, con el fin de garantizar un servicio de alta calidad a sus usuarios.

Indican Cedeño et al. (2019) que la eficiencia y la eficacia están representados por el buen funcionamiento de los procesos, de una buena utilización de los recursos, y gracias a la planificación estratégica, diseño organizacional, orientación al cliente, sistemas de gestión de calidad, etc., estos términos aumentan en las empresas.

De acuerdo a los autores antes mencionados de manera acertada afirman que lograr la eficiencia y eficacia significa un adecuado uso de los recursos utilizados para el desarrollo de las operaciones. Así mismo el Páez afirma correctamente que gracias los ejes implementados por el SENAЕ la aduana ha logrado un avance significativo en mejorar su gestión haciendo que los procedimientos aduaneros sean cada vez más eficientes.

La gestión logística dentro del comercio internacional, implica una serie de procesos y servicios involucrados en el transporte y seguro de las mercancías de un país a otro. Las mercancías que son comercializadas entre fronteras deben pasar por una serie de procedimientos, dentro de ellos la satisfacción de los procesos aduaneros y administrativos; la organización y gestión efectiva de las operaciones de envío internacional; el seguimiento y rastreo de los envíos; y la garantía de una infraestructura que cuente con tecnologías y transportes de alta calidad. (Gani, 2017)

Según como lo indican Ditkaew et al. (2021) que la gestión logística es un proceso donde se planifican las acciones con el objetivo de controlar la eficiencia de la circulación de bienes o servicios, que van desde el suministro de materia prima, gestión de almacenes, gestión de costos, transporte y cadena de valor hasta el lugar donde los consumidores usan o llegan.

La gestión logística es parte de la cadena de suministro utilizada para planificar, controlar y entregar información, bienes y servicios relacionados desde el origen hasta el destino satisfacer las necesidades de los consumidores y mejorar la prestación de servicios. El proceso de gestión logística comienza con la recolección de materias primas y la etapa final es la entrega del producto. (Ghoumrassi & Tigu, 2018)

De acuerdo a los autores de manera acertada menciona Gani que la gestión logística involucra los procedimientos que intervienen en el transporte de las mercancías, además coincide que para la gestión sea efectiva debe satisfacer a los consumidores en cuanto a innovación, seguro del transporte de las mercancías, rastreo de la misma y velar por cumplir con requisitos hasta que esta sea entregada a su destino final. De otra forma los autores Ditkaew, Jemsittiparsert, Sinjai, & Kaliappen afirman que la gestión logística trabaja para lograr la eficiencia y ofrecer el mejor servicio a los consumidores. En cuanto a los autores Ghoumrassi & Tigu de forma acertada indican que la gestión logística implica que las empresas ahorren la mayor parte de sus recursos y aun así elaboren productos que logren la satisfacción de los clientes.

1.4 Antecedentes contextuales

Valoración de la situación actual de los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en el 2021

Los puertos marítimos tienen su origen relacionado con la historia de la navegación y el comercio. El inicio del desarrollo de la navegación se dio en determinados lugares de la costa, bahías y esteros, lo que proporcionó a los barcos primitivos la posibilidad de amarre y refugio seguro. Los fenicios, griegos, vikingos y polinesios eran básicamente pueblos marineros y usaban estos lugares para el comercio, la piratería y la migración. (Bobadilla & Venegas, 2018)

Durante el apogeo de la Edad Media, no hubo grandes avances en la construcción del puerto. El resurgimiento del comercio mediterráneo se inició en los siglos X y XI, y en el siglo XIII se empezaron a utilizar una serie de leyes y reglamentos para regular las actividades marítimas y comerciales. Gradualmente, los puertos fueron instalando mejoras en sus infraestructuras de acuerdo a las necesidades de la creciente demanda de tráfico marítimo.

En cuanto a las operaciones portuarias, hasta mediados del siglo XIX, el volumen de mercancías transportadas tuvo que reducirse porque las operaciones de carga y descarga,

estiba, etc., se realizaban de forma manual. A partir de este momento, los componentes mecánicos se empezaron a utilizar con mayor frecuencia para estas operaciones y, a principios del siglo XX, se hizo común la instalación de grúas en el borde del muelle. (Oliva, 2017)

Después del descubrimiento del Nuevo Mundo en 1492, el centro de atracción se trasladó del Mediterráneo al Atlántico. Para proteger el comercio de los ataques piratas, se estableció un sistema de flota compuesto por enclaves otorgados a los puertos durante el viaje, es decir, para controlar los sistemas y regulaciones anormales en el proceso de ser controlado por la corona del rey. (Chiquito & Vélez, 2015)

En este siglo se han producido diferentes hechos que han acelerado de manera significativa la evolución y desarrollo del puerto. El más importante de ellos es la aparición de contenedores en el transporte marítimo, sumado al uso de equipos especiales de carga y descarga, agilizando dicho proceso de los buques. Por estas razones, en general, los puertos brindan la oportunidad de generar muchos beneficios, a partir de contenedores de mercancías para ser distribuidas en regiones y territorios que ayuden al desarrollo de la economía local. (Oleas, Palaguachi, Mazón, & Guerra, 2019)

En Ecuador se ha avanzado de manera significativa en el tema portuario, pero la debilidad siempre ha sido el establecimiento de una normativa portuaria adecuada que permita refugiarse a quienes se encuentran inmersos en la actividad. En 1967 entraron en vigencia la "Ley General de Puertos" y la "Ley del Sistema Nacional de Gestión Portuaria". Sin embargo, con la aplicación de los reglamentos y leyes no se lograron resultados satisfactorios, pero fue un error en los procedimientos de operación del puerto.

La Autoridad Portuaria es una entidad nacional que tiene como objetivo implementar las normas y reglamentos que regulan directamente los puertos que operan dentro del territorio de cada país. La construcción del puerto ecuatoriano se inició poco después de la Orden Ejecutiva No. 1043, que fue promulgada el 28 de diciembre de 1970 y publicada en el Registro Oficial 147 el 22 de enero de 1971, por José María Velasco Ibarra como presidente en aquellos años. (Chiquito & Vélez, 2015)

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se encuentra al borde del estero de Santa Rosa, frente a la isla Jambeli. Su estructura está basada en procesos modernos e innovadores, dirigida específicamente al transporte de buques de hasta 50.000 toneladas. En el pico de la temporada cacaotera, el país consideró la construcción de un nuevo puerto en otra área

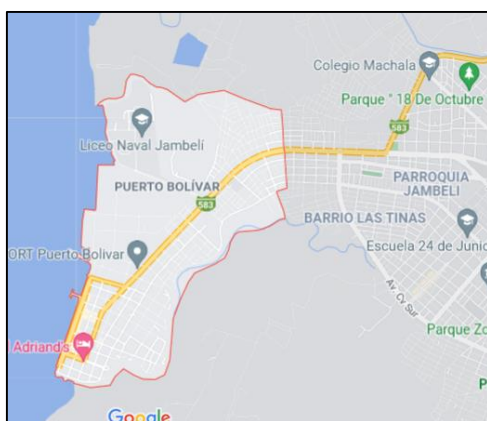
para mejorar las operaciones de carga y descarga entre Puná y Guayaquil. Las autoridades de la ciudad de Machala distinguieron la necesidad de establecer un nuevo puerto frente a la isla Jambeli y lo nombraron Puerto Huaylá. Posteriormente, en diciembre de 1883 se inauguró el Puerto Bolívar antes conocido como Puerto Huaylá. (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar)

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Guayaquil, el 31 de mayo de 2007, la terminal de contenedores y multipropósito TCM del puerto de Guayaquil suscribió un contrato de concesión de los servicios públicos del puerto a favor de Contecon Guayaquil S.A. El 1 de agosto de 2007, Contecon inició operaciones, servicios y actividades portuarias. El 3 de diciembre de 2019 se firmó una adenda que prorroga la concesión hasta el año 2046. (Contecon Guayaquil S.A.).

a) Descripción física

Puerto Bolívar se sitúa en El Oro, Ecuador, donde se encuentran las fincas bananeras más famosas del mundo, con 3 millones de toneladas de producción anual. Limita al sur de la bahía de Guayaquil, en la desembocadura del Estrecho de Santa Rosa, Islas Jambeli, a 4,5 millas náuticas desde la boya de mar hasta el atracadero según lo indica la Ilustración 1. Una ruta corta de tráfico internacional de 13 millas que lo conecta directamente con el Canal de Panamá y el resto del mundo. El puerto cuenta con aguas tranquilas, calados profundos en los muelles y pasajes, y una operación segura todos los días del año. La corriente de marea está a 1,5 nudos del eje del canal, protegido por las islas Jambelli en alta mar, con una velocidad máxima del viento de 10 nudos y una profundidad del canal entre 9 y 12 metros. Las coordenadas geográficas son 3°15'55" latitud sur, 80°00'01" longitud oeste y la profundidad es de 12,5 metros. En la actualidad cuenta con 5 muelles a su disposición. (Alcívar, Estadísticas portuarias y de transporte marítimo 2020, 2021)

Ilustración 1 Mapa satelital de Puerto Bolívar



Norte: Los Cantones El Guabo y Pasaje,

Sur y Este: Cantón Santa Rosa

Oeste: Archipiélago de Jambeli.

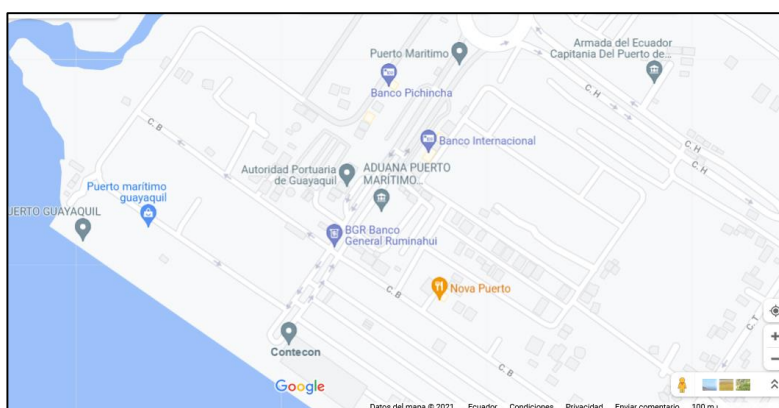
Fuente: Google Maps

- **Áreas de Almacenamiento Puerto Bolívar:** Se cuenta con una bodega con un área de 27.104 m² metros cuadrados y un patio que brinda los servicios de almacenamiento de mercancías.
- **Bodegas:** 6 bodegas para mercancía general con un área de 10,152 m², 6 bodegas para elaboración de tarimas de banano con un área de 14,592 m² y 1 bodega con un área de 2.360 m² para granel.
- **Áreas de parqueaderos:** Estacionamiento de vehículos grandes, especial para bananeros con una superficie de 50.318 m². Estacionamiento en el área operativa de 1.530 metros. Estacionamiento en el área administrativa y banco 2.290 m².
- **Edificio antinarcóticos:** Un centro de control de drogas de 1.600 metros de altura equipado con escáneres y perros entrenados para detectar estupefacientes y alucinógenos.

La infraestructura sanitaria, el 80 % está conectado al alcantarillado público, el 20% pozo séptico, que están cerca de laguna de oxidación, pero sus condiciones no son óptimas. En cuanto al abastecimiento de agua potable un 95 % está conectado a la red pública, el 5 % tienen agua de pozos.

Puerto Contecon está situado en la costa occidental de América del Sur, a una distancia de 10km del centro de la ciudad de Guayaquil tal y como se muestra en la Ilustración 2. Se encuentra a unas coordenadas de 2° 16' 51" latitud Sur y una longitud de 79° 54' 49" Oeste. Se considera actualmente como el puerto principal que mueve el 70% de las exportaciones e importaciones del país. (Guerrón, 2020)

Ilustración 2 Mapa satelital de puerto Contecon



Fuente: Google Maps

Cuenta con 14 Hectáreas para almacenamiento y reparación de contenedores además de las siguientes características que indica la Tabla 1.

Tabla 1 Característica del puerto Contecon

Cuenta con un muelle de 1,625 metros, además de 9 puestos de atraque	Consta de un muelle de 90 metros para remolcadores
Consta de 3 Grúas de muelle tipo móviles de 100 ton	Consta de 6 Grúas de muelle tipo pórticos, dotadas con equipos OCR y sistema de pesado de carga
23 Grúas RTG de 41 ton dotadas con GPS y sistema de pesado de carga	10 Reachstackers de 45 ton
6 Side Lifter de 8 ton	41 Chasis de patio
37 Tractores de patio	42 Autoelevadores
Patios No. 1, 2, 3, 4 para carga contenerizada	Patios No. 9, 5 y 6 para carga multipropósito
Las bodegas No. 7 y 8 para Container freight station	Patio No. 7 y 8 Aforos e Inspecciones cubiertas
Galpón entre bodega N° 7 y 8 para consolidación y desconsolidación	Bodegas No. 4, 5, 6, 41, 42, 51 y 52 de multipropósito
Bodegas de usos múltiples N° 61, 62, 63, 64, 65 y 66	

Fuente: (Alcívar, 2020)

b) Descripción demográfica

Puerto Bolívar es el segundo puerto con más relevancia en el Ecuador debido al gran movimiento de contenedores movilizados tal como se muestra en la Tabla 2, lo que representa un alto porcentaje de la carga que se maneja en todo el país, aportando un alto valor económico dentro del sistema portuario nacional. La carga que se exporta desde Puerto Bolívar se exporta mayormente es banano el cual representa el 96% del total de carga que se mueve cada año, mientras que el porcentaje restante, corresponde a productos como la piña, mango, frutillas, mariscos, entre otros. (Autoridad Portuaria de Puerto Bolivar, 2020)

Tabla 2 Evolución de los TEU'S movilizados

AÑOS	CARGA		TOTAL	VARIACIÓN
	IMPORTACION	EXPORTACION		
2004	11,175	11,328	22,503	-
2005	11,551	10,995	22,546	0%
2006	12,302	11,323	23,625	5%
2007	12,302	11,323	23,625	55%
2008	13,820	22,820	36,640	32%
2009	31,898	26,968	48,413	42%
2010	29,227	32,713	61,940	-10%
2011	25,568	28,375	53,943	-13%
2012	27,737	27,077	54,814	2%
2013	23,444	22,578	46,022	-16%
2014	24,571	24,563	49,134	7%
2015	30,356	29,851	60,207	23%
2016	30,669	31,867	62,536	4%
2017	42,059	47,105	89,164	43%
2018	56,395	57,120	113,515	27%
2019	78,581	79,919	158,500	40%

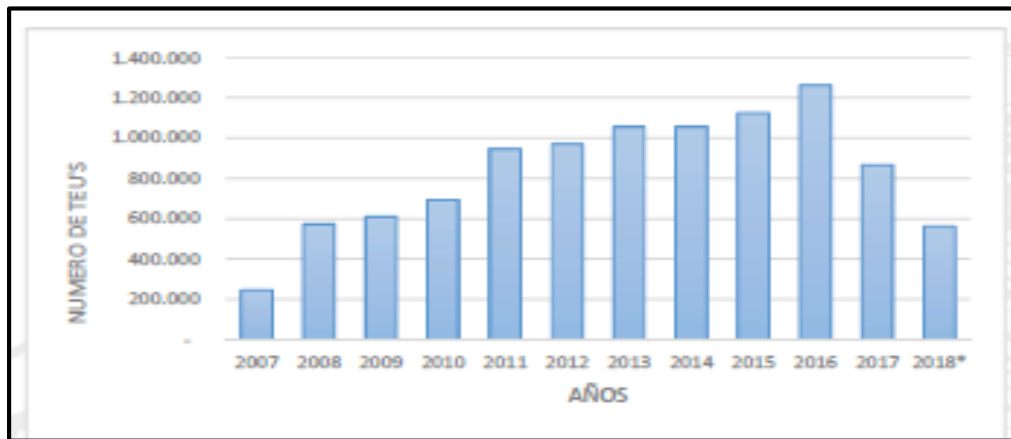
Fuente: (Alcívar, 2020)

Durante el 2020, Puerto Bolívar rompe record superando los 200,000 TEUs trasportados en el año, gracias a la nave MSC Zlata R, se logró totalizar la transferencia de 1.250

contenedores de minerales y cajas de banano. (Camara Maritima del Ecuador CAMAE, 2021)

Por otra parte, en cuanto a los contenedores movilizados por Contecon tanto para exportación como importación hasta el año 2018 ha logrado una movilidad de 9 millones de TEU's. Según la Ilustración 3 el 2016 tuvo el mayor movimiento.

Ilustración 3 Histórico Anual TEU's movilizados por CONTECON



Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil)

A continuación, en la Tabla 3 se describen las características de los muelles que se encuentran operando en la terminal portuaria de Puerto Bolívar. Cuenta con cinco puertos a disposición de las actividades portuarias, además para marzo de 2021 se inicia la obra de construcción de un sexto puerto mismo que tendrá 450 metros de longitud, patio de contenedores, bodegas de refrigeración y nuevas vías de acceso, beneficiará a 470.000 habitantes del sur del país.

Tabla 3 Características de los muelles en Puerto Bolívar

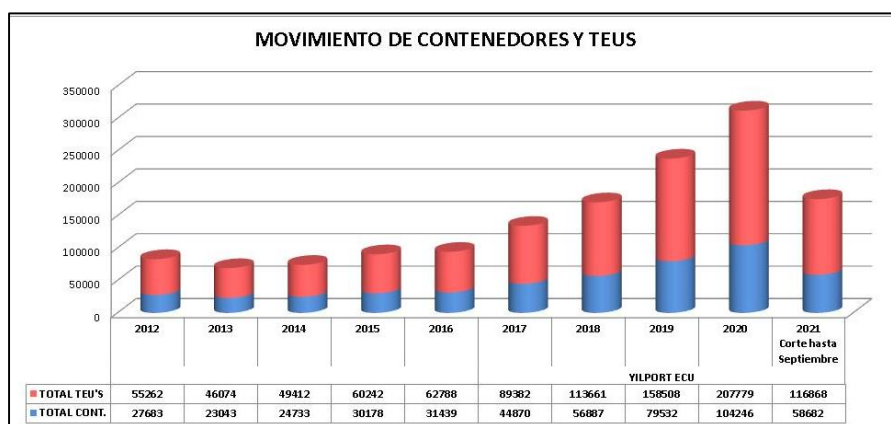
ATRACADEROS	ÁREA FÍSICA DE LOS MUELLES	CARACTERÍSTICAS DE ATRAQUE
ATRACADERO # 1	6.818,59	227.59m de frentes por 29,96m de ancho
ATRACADERO # 2	6.820,69	227.66m de frentes por 29,96m de ancho

ATRACADERO # 3	4.290,31	178.54m de frente por 24.03m de ancho
ATRACADERO # 4	4.295,67	178.54m de frente por 24.06m de ancho
ATRACADERO # 5	12.292,02	300.98m de frente por 40.84m de ancho
ATRACADERO # 6	27.909	450m de frente por 62.02m de ancho. En proceso
	62.426,28	M2

Fuente: (Alcívar, 2020)

A continuación, se puede observar en la Ilustración 4 el movimiento de carga generado en Puerto Bolívar, tanto para las exportaciones como importaciones, traducido en toneladas a nivel anual, la información dada es una transición desde los años 2012 hasta septiembre del presente año 2021, además e identifican el número de contenedores que son movilizadas anualmente. (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar , s.f.)

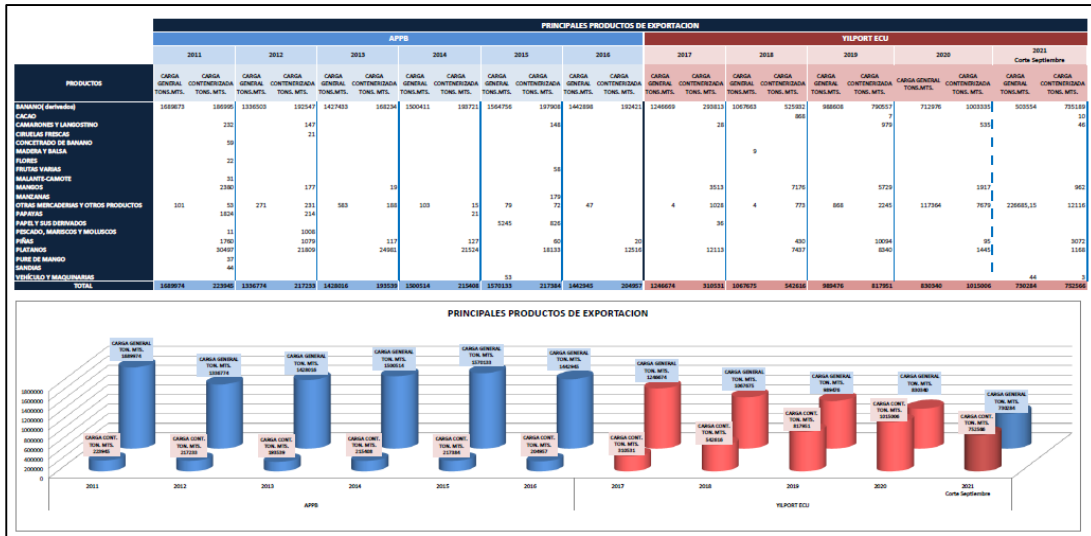
Ilustración 4 Movimiento de contenedores y TEUS



Fuente: (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar)

A pesar de la pandemia iniciada en 2020, con la ayuda de Yilport, Puerto Bolívar no cesó sus operaciones y continuó con sus actividades de carga y descarga para asegurar la logística de importación y exportación en el país y promover el comercio exterior. Como se puede observar en la Ilustración 5, las exportaciones aumentaron en febrero, marzo y abril de 2020 con respecto al mismo mes de 2019. (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2021)

Ilustración 5 Principales productos de exportación 2011-2021 Puerto Bolívar



Fuente: (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar)

Tomando en cuenta las estadísticas, tal como se indica en la Tabla 4, Puerto Bolívar no ha tenido bajas durante la pandemia, lo que quiere decir que las exportaciones principalmente del sector bananero no se vieron mayormente afectadas.

Tabla 4 Exportaciones de Banano provincia del Oro

YILPORT EC							
EXPORTACIONES DE BANANO							
2017		2018		2019		2020	
Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada
Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons. Mts.	Tons.
Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.
1.246.66	293.813	1.067.66	525.932	988.60	790.557	712.995,4	1.002.738,08
9		3		8		0	

Fuente: (Alcívar, 2020)

Según las estadísticas de la tabla anterior, en el 2020 para fines de agosto, la exportación de carga general fue de 55,853 toneladas y la exportación de carga en contenedores fue de 84,875 toneladas. La explicación para esta representación es que muchas empresas exportadoras de banano no enfrentaron un déficit de exportación. Sin olvidar que para APPB, el uso de sistemas de información está relacionado con la enorme ventaja competitiva en el proceso portuario.

Tabla 5 Exportaciones de Banano por Contecon

CONTECON EC							
EXPORTACIONES DE BANANO							
2017		2018		2019		2020	
Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada
Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.	Mts.
359.088,82	-	308.955,92	-	359.088,82	-	308.955,92	-

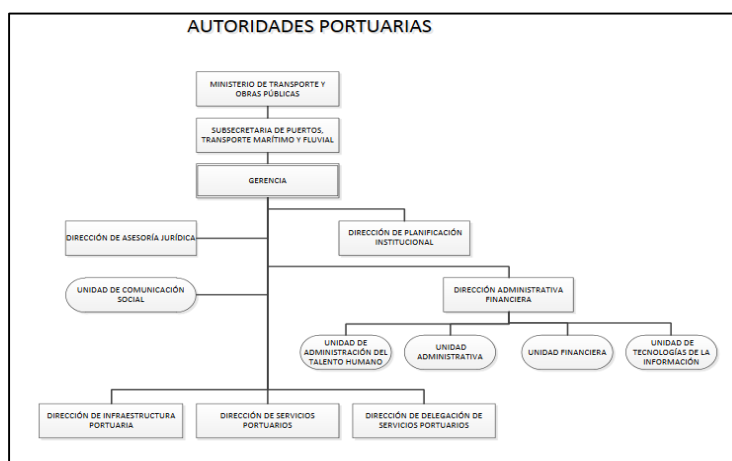
Fuente: (Ministerio de Transporte y Obras Publicas, s.f.)

En el caso de puerto Contecon se destaca la falta de exportación del sector bananero como carga contenerizada y en comparación con Puerto Bolívar se puede evidenciar un menor volumen de exportación, así como se indica en la Tabla 5.

c) Descripción sociológica

Las Ilustración 6 y 7 indican cómo está conformada APPB y puerto Contecon, ya que representa una herramienta de gestión que tiene como objetivo definir cómo se organiza la empresa para satisfacer la visión, misión e ideales de la misma.

Ilustración 6 Organigrama institucional de Puerto Bolívar



Fuente: (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar)

Tabla 6 Estructura Organizacional APG

TIPO DE PROCESO	PROCESO	UNIDAD RESPONSABLE
Gobernantes	Direccionamiento Estratégico	Directorio – Actualmente SPTMF
	Gestión Estratégica	Gerencia General
Agregadores de Valor	Gestión de control de concesionarias	Dirección Gestión de control de concesionarias
	Gestión de Seguridad Operativa	Dirección Gestión de Seguridad Operativa
	Gestión Técnica	Dirección Gestión Técnica
Habilitantes	De Asesoría	Dirección de Asesoría Jurídica
		Dirección de Auditoria interna
		Dirección de Gestión de Comunicación Social
		Dirección de Gestión de Planificación Institucional
Habilitantes	De Apoyo	Dirección de gestión de Servicios Institucionales
		Dirección de Gestión de Recursos Humanos
		Dirección de Gestión Financiera

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil)

CAPÍTULO II METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Planteamiento del problema científico.

- **Descripción de la situación problemática**

El desarrollo del transporte marítimo ha ido a una velocidad, donde en los últimos años ha traído serios problemas a las capacidades logísticas y de servicios portuarios en todo el mundo. La Cuarta Revolución Industrial ha tenido un gran impacto en todos los campos. Esto ha llevado al sector portuario a querer desarrollar e incorporar tecnologías disruptivas para ser más competitivo en el mercado logístico internacional (Oztemel & Gursev, 2020). La globalización ha influenciado en el mundo actualmente y ha reducido su escala a una ciudad pequeña, que ahora requiere un flujo de bienes y servicios más eficiente y más rápido, lo que ha dado a los puertos marítimos del mundo una gran responsabilidad para mantener un buen suministro. (Encinas, 2017)

Con el paso del tiempo, a raíz del desarrollo del transporte marítimo, los puertos han reajustado sus dimensiones y servicios para satisfacer la demanda con respecto al sector logístico, y por tanto requieren cada vez más eficiencia. A medida que aumenta el tamaño de los barcos y el volumen de carga a manipular en períodos de tiempo cada vez más cortos, lo que parecía ser suficiente hace solo unas décadas se ha vuelto insuficiente. (Palmentieri , 2021)

Históricamente, todos los sistemas del mundo han evolucionado y se han vuelto más eficientes; algunos de estos sistemas han crecido en tamaño, otros han crecido en tecnología y la mayoría de ellos han crecido al mismo tiempo. En el caso del transporte marítimo, los últimos 20 años han llevado al desarrollo integral de escala y tecnología. La combinación de estos dos factores ha desarrollado barcos más grandes, con mayor capacidad de carga, sistemas de propulsión y navegación de alta complejidad, equipos inteligentes de grúas y mejoras en el rendimiento. para hacer que el proceso de transferencia entre puertos y el proceso de carga y descarga sea más rápido, más seguro y, por lo tanto, más eficiente. (Encinas, 2017)

De acuerdo a la nueva demanda de los consumidores, el comercio internacional ha ido evolucionando y las aduanas deben promover el comercio exterior a través de la tributación y la simplificación regulatoria, en otras palabras, promover un mercado justo, y asegurar la entrega oportuna mediante la regulación y simplificación de los impuestos.

La base económica del Ecuador se centra en el incremento del comercio exterior junto con la atracción de la inversión extranjera, lo que necesita del mejoramiento de la administración aduanera, procesos de exportación e importación más sencillos y rápidos reduciendo los costos y tiempos de esperas en puertos, aeropuertos y fronteras. Por tal motivo, la administración aduanera busca cambios cualitativos, considerando nuevas metas y prioridades basadas en funciones modernas. (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, 2015)

Debido a la falta de documentación sobre la capacidad real de los contenedores de carga enviados a la aduana, afecta a los importadores y exportadores debido a las continuas demoras en los procedimientos, lo que genera importantes pérdidas financieras y plazos de entrega inadecuados. Dicho esto, las aduanas deben procurar la agilización de los procesos de inspección de mercancías, basándose en las nuevas tecnologías que han surgido debido a la crisis mundial ocurrida en el año 2020.

Otro punto a destacar es la pérdida económica causada por daños hacia los objetos frágiles debido al manejo inadecuado por medios de los aforos físicos, los funcionarios de aduanas no cuentan con los procedimientos adecuados para manejar la carga de forma adecuada. En los mayores casos, la Aduana ecuatoriana no será responsable de los daños ocasionados durante la inspección. Por lo tanto, para minimizar los riesgos causados por dicho proceso, establecer estrategias en los puertos nacionales, mismas que están orientadas al buen manejo de los procesos aduaneros, ayudando a contribuir con la eficiencia de las Aduanas en el Ecuador. (Barriga, 2014)

Puerto Bolívar, es considerado uno de los cinco principales puertos del Ecuador y el motor principal que impulsa el desarrollo de la provincia de El Oro, facilitando el transporte de productos como el cacao, banano y entre otras frutas, con embarcaciones cada vez más grandes y adecuadas hacia provincias como el Azuay, Cañar, Guayas y Zamora así también como al sur del Perú. (Krystal Logistics, 2020)

Por lo expuesto, se busca incrementar la seguridad y la eficiencia por parte de la Autoridad Aduanera que lo representa, desarrollar sistemas aduaneros modernos, transparentes y competitivos, donde mejoren las prácticas internacionales y sistemas de análisis de riesgo. Dicho esto, adoptar modelos que ayuden a mejorar la eficiencia de la Administración aduanera y optimice el tiempo y los recursos utilizados, reduciendo los

daños a las mercancías, los costos operativos para los importadores y las aduanas, y mejorar así los servicios que ofrece el SENA. (Rojas, 2014)

- **Justificación e Importancia del tema**

Los puertos marítimos desde épocas antiguas han sido considerados como centros estratégicos en relación al desarrollo económico de los países. Actualmente la globalización y la nueva era tecnológica ha influenciado en este medio de transporte convirtiéndolo en el mecanismo comercial más rentable del mundo. La presente investigación presenta datos referentes a los avances de dos de los puertos principales del Ecuador. Mediante la comparación y las características a presentar se podrán analizar tanto los índices de eficiencia como la competitividad en ambos puertos.

Al hablar de logística se hace referencia al pilar del desarrollo nacional y el motor para el despegue de nueva infraestructura. Por lo tanto, para llevar a cabo una logística eficaz, se debe incluir procesos como la planificación del volumen de transporte, la planificación de la red de origen y destino (flujo de mercancías), la consolidación y el desconsolidación, el almacenamiento, la organización del transporte, el transporte multimodal, la inspección y el pago de aduanas. (Capurro, 2020)

En cambio, la gestión aduanera se esfuerza por promover el comercio, reducir los costos comerciales y reducir las ineficiencias institucionales que obstaculizan el comercio, aumentando así su capacidad para reconocer y defender sus beneficios en el contexto de las negociaciones multilaterales.

La investigación dotará a la sociedad de conocimiento científico, pues a través de los métodos resultantes, el documento brindará a externos una serie de conocimientos que permitirán mejorar y fortalecer la base teórica relacionada con la realidad actual. Desde esta perspectiva, la importancia de la investigación depende de la información que se brinde sobre los aspectos logísticos y aduaneros.

2.2 Población y muestra.

Las unidades de análisis relacionadas con los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en el 2021 se han identificado como Puerto Bolívar y Contecon, mientras que la población se encuentra compuesta por dos puertos. Puerto Bolívar opera en la ciudad de Machala en la provincia de El Oro, al sur de la Bahía de Guayaquil, a la entrada del Estrecho de Santa Rosa, Islas Jambeli, conectando

directamente con el canal de Panamá, con coordenadas de 3°15'55" Latitud Sur y 80°00'01" Longitud Oeste.

Puerto Bolívar está compuesto por cinco muelles y reconocido por ser el segundo puerto más importante del país en cuanto a contenedores movilizados. Por él mismo, se exportan gran variedad de productos que la misma provincia produce como frutas, cacao, mariscos, puré, plásticos, etc. Su principal producto de exportación hacia países de Europa, Rusia, Medio Oriente, Estados Unidos y Asia Oriental, su principal producto de exportación es el banano mismo que durante la pandemia en el año 2020 por el COVID-19 sus ventas superaron en un 8,09 por ciento a lo enviado a los mercados en 2019.

Cuenta con personal capacitado en todas sus áreas operativas, como administración, gerencia, departamento financiero, departamento tecnológico, entre otras áreas que permiten el buen desarrollo de las actividades realizadas en dicha institución.

Puerto Contecon mismo que está ubicado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo del mar, a 10km del centro de la ciudad de Guayaquil. La terminal marítima se encuentra a una latitud de 2° 16' 51" Sur y una longitud de 79° 54' 49" Oeste. Actualmente, este puerto maneja alrededor del 70% del comercio exterior ecuatoriano según los datos otorgados por el Sistema Portuario Nacional.

En dicho puerto, se exportan gran variedad de productos como aceites, atún, cacao, café, maquinas, etc. Exporta a países como Alemania, Argentina, Estados Unidos, Francia, entre otros.

Cuenta con personal capacitado en todas sus áreas operativas, como administración, gerencia, departamento financiero, entre otras áreas que permiten el buen desarrollo de las actividades realizadas en dicha institución.

2.3 Métodos teóricos.

Para proceder al cumplimiento de los objetivos específicos se utilizaron los siguientes métodos:

Histórico-Lógico

Se utilizará este método en la investigación ya que el método histórico real es reflejado en el contenido del mismo, mediante la determinación de la transformación de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2021

Analítico-Sintético

Este método se utiliza para descomponer y separar los elementos del conjunto y examinar cada uno de ellos para descubrir los diferentes elementos que componen la causa y el efecto mediante la caracterización gnoseológica de lo económico y administrativo de la evolución de los puertos de Ecuador, caracterización gnoseológica de la evolución de los puertos de Ecuador en sus aspectos logísticos y aduaneros, y determinar la transformación de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2021

Inductivo-Deductivo

Se utilizará este método porque dicha investigación parte de un marco general de referencia y se va hacia un caso en particular de tal forma que se va a realizar una caracterización gnoseológica de lo económico y administrativo de la evolución de los puertos de Ecuador, caracterización gnoseológica de la evolución de los puertos de Ecuador en sus aspectos logísticos y aduaneros, y determinar la transformación de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2021.

Hipotético-Deductivo

Se utilizará este método ya en la investigación se plantean hipótesis para luego ser comprobadas o refutadas, mediante la transformación de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2020 hasta la deducción de las conclusiones en cuanto a la valoración de la situación actual de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2021.

2.4 Métodos empíricos.

Se utilizaron tres métodos como la encuesta, entrevista y estudio documental para la recolección de datos. En el caso de la encuesta se realizaron a los operadores portuarios de diferentes áreas para analizar los conocimientos y opiniones sobre los aspectos logísticos. En el caso de la entrevista se le realizó a una persona encargada en el departamento de dirección y planificación institucional, con el fin de conocer a primera mano los conocimientos por parte del departamento sobre la aplicación de un plan de mejora. Por otra parte, en el estudio de documentos se seleccionaron varios documentos

referidos a las mejoras aplicadas por la institución a lo largo de los años. Dichos métodos fueron aplicados con el objetivo de determinar la transformación de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2021

2.5 Métodos estadísticos.

Luego de obtener los datos relevantes a través de herramientas de investigación, se utilizará el método estadístico descriptivo y el método matemático porcentual para analizar los resultados, ya que el propósito es facilitar la secuencia, descripción y análisis que se muestra en las gráficas en el futuro. Para interpretar la información de manera efectiva, se requieren los siguientes pasos:

- Identificar las variables o indicadores que se quiere conocer.
- Implementar un instrumento de investigación para obtener valores de cada variable o indicador.
- Representar en graficas los datos obtenidos para luego realizar un análisis y obtener conclusiones de los mismos.

Del mismo modo se representarán mediante graficas la información recolectada por las preguntas elaboradas en las encuestas, con la finalidad de conocer la percepción del personal encuestado. Las gráficas estarán compuestas por barras a partir de las categorías de las variables seleccionadas, y todo con el fin de procesar los datos para determinar la transformación de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon en sus aspectos logísticos y aduaneros en el año 2021

CAPITULO III DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

En esta sección, se analizan los resultados de las preguntas y respuestas en función de las técnicas o herramientas seleccionadas en la investigación. En el caso de la entrevista, se procedió a analizar la percepción de varios expertos que fueron considerados pertinentes para el objeto de investigación, debido a que se encuentran interrelacionados con la problemática del tema y de acuerdo a las respuestas verificar la hipótesis planteada.

Indican Feria et al. (2020) que la encuesta es un método de recolección de datos con la finalidad de obtener respuestas acerca del objeto de estudio, dando la oportunidad a los sujetos de aportar información llenando por sí mismo. Para las encuestas se establecieron preguntas de tipo abiertas y cerradas dirigidas a los colaboradores de Puerto Bolívar, consiguiente se procedió a ingresar la información en Excel para luego ser procesadas mediante tablas y gráficos estadísticos de barras, mismos que sirvieron para la interpretación de los resultados obtenidos.

Según como lo indican Munguía et al. (2018) que la competitividad del puerto está relacionada con su infraestructura, características comerciales y capacidades logísticas, así como con sus capacidades administrativas, de comunicación y de acceso. La eficiencia de un puerto puede medirse por su capacidad para atraer, concentrar, procesar y entregar carga. En otras palabras, las autoridades portuarias de algunos países de América Latina utilizan el análisis FODA y los cuadros de mando como una técnica de evaluación de competencias, un método para conectar los puntos de la agencia.

Por lo expuesto anteriormente se estableció la matriz FODA en base a las opiniones obtenidas de los expertos en materia portuaria, donde se realiza un análisis para así establecer las ventajas y desventajas con respecto a Puerto Bolívar vs puerto Contecon. En dicho análisis se destacan los aspectos como la capacidad operativa que genera puerto Contecon con respecto a Puerto Bolívar que es inferior a este, además otros factores como la ubicación, la infraestructura, los costos, entre otros.

3.1 Entrevistas

1. Entrevista realizada al Técnico Operador en SENAE de Puerto Bolívar y al Auxiliar de Agente de Aduana en el departamento de operaciones de la empresa Rubio de la Torre S.A

Pregunta 1: ¿Cómo valora Ud. la situación actual del puerto con respecto a las nuevas tecnologías?

Puerto Bolívar consta de dos aspectos, la parte aduanera y la parte portuaria. Al estar concesionado por la empresa privada YILPORT, gracias a esto el puerto cuenta tecnología de punta y desde su entrada se han mejorado los controles, ha tenido buena acogida por parte de los exportadores inclusive de otras provincias como Guayaquil ya que eligen el puerto por la facilidad a pesar de la distancia, y también gracias a la frecuencia de las navieras. Por otro lado, con relación al puerto Contecon Actualmente existen un gran avance a nivel de tecnología, se ha realizado una gran inversión no sólo para automatizar procesos, sino también para trabajar en pro del medio ambiente.

Pregunta 2: ¿Ud. cree que la eficiencia implica que los procedimientos aduaneros optimicen tiempo, recursos y pérdidas para los exportadores e importadores?

En términos aduaneros, en Puerto Bolívar la eficiencia ha mejorado de una forma exponencial. De hace 10 años hasta la fecha se ha incrementado el uso del control automático reduciendo el aforo físico y documental, haciendo que los OCE's tengan baja incidencia de riesgo, por lo que los procedimientos se basan en reducir el tiempo, a raíz de esto se ha minimizado el tiempo de despacho a menos de tres días y menos de cuatro horas. En el caso de Contecon prevalece la oportunidad de mejora ya que existen pequeñas empresas que necesitan de un soporte para continuar creciendo y dependerá mucho de las facilidades y agilidad que control de aduana pueda hacer en pro de impulsar PYMES.

Pregunta 3: En cuanto al proceso de inspección de mercancías ¿cree Ud. que implementar tecnologías que ayuden a minimizar el tiempo y el daño de los productos elevaría los índices de eficiencia del puerto?

La aduana desde el año 2021 ha estado trabajando con métodos no intrusivos en inspección física como son los rayos X, además ya se utilizaba este tipo de escáner, pero tuvo que ceder al puerto Guayaquil por temas de mayor movilidad de contenedores. Actualmente al ser una exigencia desde la dirección general para este año se emitió una resolución en la necesidad de implementar estos métodos en los puertos, pero al ser un proyecto de gran inversión no se ha constatado de forma oficial. Como bien se plantea en la pregunta se necesita minimizar el riesgo de daños de los productos sobre todo la cadena de frío ya que la mayoría de los productos de nuestra provincia vienen en contenedores Reefer o High Cube de 40'pies. Con respecto a Contecon la tecnología se considera de

gran ayuda en la agilidad de los procesos de inspección y al mismo tiempo la seguridad y verificación de todo aquello que ingresa al país cumpliendo con las leyes nacionales.

Pregunta 4: ¿Qué nuevas medidas se han implementado para la mejora de la cadena logística dentro del puerto?

Existen varias medidas actualmente como son los precintos de electrónicos de monitoreo aduaneros. Estos se utilizan para mercancías que vienen en tránsito y utilizan a Puerto Bolívar como por ejemplo mercancías que vienen de Perú. A parte existen innovaciones como sistemas de báscula, sistemas de monitoreo, sistemas de trazabilidad, sistema de guardianía privada muy efectiva al momento de analizar o revisar la carga o unidades de transporte que ingresan al puerto. Se están implementado nuevos muelles tanto refrigerados como secos y nuevas cámaras de fríos para productos como camarón. Puerto Contecon ha facilitado los procesos de tracking y facturación en línea donde tanto el importador como la naviera puedan interactuar ingresando al sistema toda la información y soportes necesarios para dar agilidad al proceso.

Pregunta 5: En cuanto a la digitalización y la automatización de la institución, ¿Cuál es su estrategia y visión para las nuevas tecnologías?

En cuanto a digitalización Puerto Bolívar ha progresado de manera significativa ya que en años anteriores se utilizaban documentos al momento de realizar inspecciones físicas y actualmente todo se realiza de forma electrónica, la información recibida es de forma física y electrónica. El sistema ECUAPASS y la Ventanilla Única Ecuatoriana hacen que las autorizaciones previas sean de forma electrónica. Esto con el objetivo de bajar los índices de corrupciones y para tener un proceso más ágil y seguro. Puerto Contecon establece que su misión es dar al cliente un proceso óptimo totalmente automatizado para agilizar todos los procesos aduaneros. Mientras que la visión: Ser el puerto #1 en automatizar la totalidad de operaciones que impliquen actualmente soportes físicos y presenciales.

Pregunta 6: En cuanto a sistemas modernos ¿cómo se considera Puerto Bolívar frente al puerto Contecon hoy en día?

Se considera a Puerto Bolívar netamente competitivo con puerto Contecon y otros depósitos cercanos, ya que nuestra extensión de puerto es bastante amplia, se están implementando nuevas infraestructuras para mercancías que estén almacenadas, existen

lugares para mercancías peligrosas o sensibles. Se están implementando las básculas electrónicas la calibración de las mismas, la tramitación mediante AISV. El puerto cuenta con nuevas grúas tanto los pórticos como RTG 5.

Pregunta 7: ¿El puerto cuenta con sistemas logísticos modernos?

En el caso de Puerto Bolívar se están implementando nuevos sistemas logísticos, como se mencionó antes se cuentan con nuevas grúas, nuevos camiones que realizan la movilización de los contenedores dentro del puerto, grúas de porta contenedores, etc. en el caso de Contecon, está en proyecto la implementación de puerta a puerta en un seguimiento detallado y total desde la llegada de la carga a la terminal hasta el retiro por el cliente incluso un sistema a puerta a puerta.

Pregunta 8: ¿Fue la pandemia una oportunidad para la transformación digital en las aduanas?

En el caso de Puerto Bolívar, el personal que labora hoy en día en aduanas realiza algunos trabajos desde casa, en tiempos atrás este sistema no se había pensado y tampoco se consideró que este método tuviera la misma efectividad que se tiene en la oficina. Aunque si existen aún varias labores que se necesita la presencia humana como son aforos físicos intrusivos ya que se necesita verificar la mercancía, el cálculo de tributos, la clasificación arancelaria, etc. Por otro lado, para Contecon la pandemia influyó ya que al no ser posible los trámites presenciales se brindó una oportunidad de mejora en los procesos informáticos, aunque este proceso de digitalizar ya se venía trabajando antes de la pandemia.

Pregunta 9: ¿Cómo la empresa genera soluciones innovadoras teniendo presente el uso de la tecnología?

La aduana de Puerto Bolívar cuenta con un departamento de mejora continua de tecnologías de la información y desde ahí se dan las directrices a través de manuales, guías y equipos informáticos. También se cuenta con maquinaria específica para ver etiquetados en cuanto licores y evitar falsificaciones, evasión de pagos de tributos y cualquier incidencia de contrabando. En el caso de Contecon se está trabajando para crear un sistema totalmente unificado tanto para el puerto Marítimo como para el cliente final.

Pregunta 10: ¿Cuáles han sido las estrategias o medidas de mejoría que han implementado a través de los últimos cinco años?

En los últimos cinco años el puerto no estaba concesionado, estaba en manos públicas hasta que obtiene el contrato con YILPORT por 50 años. Existe la posibilidad de construcción de un dique seco y otras infraestructuras como los muelles 5 y 6, mismo que permitirán que mercancías y buques de alto alado lleguen al puerto.

Pregunta 11: ¿Considera que las aduanas que representan ambos puertos realizan la misma gestión?

El sistema aduanero para ambos puertos es igual ya que son distritos marítimos la diferencia que existe es la cadencia de trámites, ya que Puerto Bolívar maneja un menor número de contenedores al día, en Contecon se manejarían el doble de operaciones, el volumen de operación es más amplio, tiene más técnicos. Puerto Bolívar maneja un personal de siete personas. En el caso de Contecon igual que los puertos se actualizan a fin de brindar un buen servicio las aduanas actualmente trabajan en procesos continuos de mejora como ente regulador.

Pregunta 12: Y finalmente.... ¿qué espera obtener Puerto Bolívar el presente año?

Se espera que para este año 2022 estén los muelles 5 y 6, el patio de contenedores Reefer, cámaras de fríos y contar con los escáneres de rayos de X.

2. Entrevista realizada al Asesor en gestión y logística de Comercio Internacional.

Pregunta 1: ¿Cómo valora Ud. la situación actual de Puerto Bolívar y puerto Contecon con respecto a las nuevas tecnologías?

En cuestión de puertos, se utiliza la técnica de benchmarking para realizar el comparativo entre ambas instituciones. En el caso de Contecon es un puerto más amplio con respecto a Puerto Bolívar, cuenta con instalaciones más grandes y modernas, por el volumen de carga que se maneja. Otra ventaja que tiene es que el comercio está ligado a la ciudad, la desventaja que tiene en la provincia de El Oro ya que la poca carga que se tiene se va por Guayaquil. Hablando de desventajas podemos decir en primer lugar la cantidad de carga, Guayaquil lo supera ya que maneja el 80% en importación y exportaciones, mientras que Puerto Bolívar se pone al segundo lugar en este aspecto, otro punto son la falta de técnicos en aduana ya que al hablar de Contecon al momento de realizar inspecciones es más rápido en cambio Puerto Bolívar al no contar con política ni con funcionarios especializados es más lento, por lo que no lo consideramos competitivo.

Pregunta 2: ¿Ud. cree que la eficiencia implica que los procedimientos aduaneros optimicen tiempo, recursos y pérdidas para los exportadores e importadores?

Actualmente Contecon y los demás puertos de Guayaquil están capacitando a sus funcionarios para especializarlos por áreas es decir si son productos textiles el funcionario aforador debe conocer el área textil no solo para hacer el proceso más rápido, sino que esa persona puede hacer una buena valoración de tributos.

Pregunta 3: En cuanto al proceso de inspección de mercancías ¿cree Ud. que implementar tecnologías que ayuden a minimizar el tiempo y el daño de los productos elevaría los índices de eficiencia del puerto?

En el caso de las exportaciones se deben poner escáner, aunque ya es considerado como una exigencia para todos los puertos a nivel nacional. Dicho esto, va a facilitar que ya no solo se inspeccionen de manera aleatorio los contenedores sino de forma general. En el caso de las importaciones también se puede escanear, pero la especialización y un mayor número de personal hará que los procesos sean más eficientes.

Pregunta 4: ¿Qué medidas considera Ud. que se puedan implementar para mejorar la logística del puerto?

Se considera que la carga es lo que le falta a la provincia. Una vez que se estableció la alianza público-privada con la empresa YILPORT E.C se planteó que para una inversión de esta magnitud como ellos consideraban la tasa interna de retorno. Al solo ser productivos mayormente de banano y con el poco flujo de carga que mantiene la provincia como ellos iban a recuperar su inversión. Dentro de la ley de la APPB establece una cláusula que indica cuales serían los aportes de las partes, en este caso el estado estaría a cargo de las instalaciones, pero la inversión que iba a realizar la otra parte en que tiempo se vería el retorno, porque para generar ingresos en portuaria se debería tener una carga que respalde la inversión. Otro punto son las facilidades en este caso los aportes estatales, se debe construir una carretera directo a Guayaquil con seis vías que conecten con el puerto de forma directa ya que se hace complicado el tema de costos por la distancia.

Pregunta 5: ¿Considera Ud. que las estrategias de digitalización y automatización, ayuden a mejorar la institución?

En el caso aduanas ellos ya tienen el sistema ECUAPASS que ha ayudado de manera significativa a que los procesos sean más rápidos y el caso de YILPORT se evidencia la

implementación de sistemas modernos como son los softwares y plataformas virtuales y estos son importante al momento de agilizar procesos de pagos, turnos, solución de problemas, etc.

Pregunta 6: En cuanto a sistemas modernos ¿Cuál es su opinión acerca de Puerto Bolívar frente al puerto Contecon hoy en día?

Considero que no hay comparación por el volumen, en el caso de las importaciones están en Guayaquil y en nuestra provincia se maneja la misma carga no hay una diversificación en cuanto a productos y volumen.

Pregunta 7: ¿Cree que la pandemia fue una oportunidad para la transformación digital en las aduanas?

No solo con la llegada de la pandemia ya que desde antes ya se venía trabajando con sistemas virtuales, actuamente ya todo se realiza de forma digital los pagos se realizan por transferencias y se está evitando los tramites de forma físico. En caso de los aforos físicos si sigue siendo obligatorio la presencia de funcionarios, pero por lo general considero que estamos acorde con las nuevas tecnologías y que estamos eliminando el manipuleo de documentos.

Pregunta 8: ¿Cómo pudiera mejorar la institución con la ayuda de la tecnología?

Yilport al ser una empresa nueva tiene que implementar las mejores tecnologías para agilizar los trámites y dar facilidades, por ejemplo, existen problemas en la logística al momento de ingreso de camiones y como comunidad se está proponiendo que la terminal portuaria debe tener un acceso directo a la E-25 ya que no existe una conexión directa a ella. Además de ello dos propuestas para el ingreso al puerto, uno de ellos es el ingreso norte que se llama ingreso de congestionamiento norte, todo esto con el objetivo de evitar la congestión en la vía publica ya que el ingreso actual del puerto no solo pasa camiones, camionetas, bananeros, etc., sino que por esa vía también pasan transeúntes, autos y se dificulta en cuanto tiempo, atrasos etc.

Pregunta 9: ¿Cómo considera Ud. que puerto bolívar ha mejorado a través de los últimos cinco años?

En el caso de Puerto Bolívar con el contrato de alianza público-privado ha invertido en camiones, grúas RTG y dos de pórticos, pero por ejemplo el servicio de acopio no lo están utilizando por que los precios suelen ser muy caros. Por otro lado, si se evidencia que

están implementado equipos de alta generación y de buena calidad por lo que se nota seriedad en ese aspecto. En el caso de Contecon se ha quedado atrás en este aspecto relacionado a la inversión.

Pregunta 10: ¿Considera que la aduana realiza la misma gestión en ambos puertos?

En cuanto al sistema que manejan si es el mismo que es el caso de ECUAPASS, pero el equipo no es el mismo el funcionario de Guayaquil es más rápido más abierto y propone soluciones al momento en cambio en Puerto Bolívar tienen que llamar a otras instituciones para que los puedan ayudar en ciertas áreas por lo que no tienen experiencias o no están especializadas, incluso se han pedidos funcionarios de Guayaquil a que realicen aforos aquí porque no hay especialistas y tampoco no es la dinámica del puerto.

Pregunta 11: Y finalmente.... ¿Cómo OCE qué expectativas tiene sobre Puerto Bolívar para el presente año?

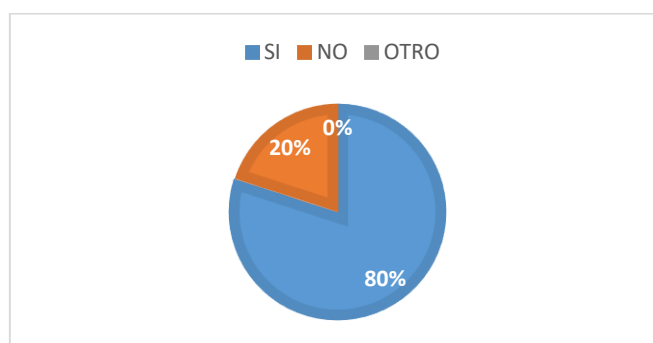
Nosotros como usuarios nos interesa que Puerto Bolívar no solo este abierto para exportaciones sino también para importaciones. No le vemos futuro a que los centros poblacionales lo realicen Guayaquil y Quito. Entonces si nosotros no tenemos un desarrollo industrial, en el Oro solo contamos con una industria cartonera por obligación para el banano no hay perspectiva de desarrollo no hay una planificación estratégica de la ciudad. Entonces considero que se debe dinamizar la provincia en cuanto a nuevos productos de exportación, que puedan llenar los barcos y así incrementar el flujo del comercio por Puerto Bolívar.

3.2 Encuestas

Encuestas realizadas a los colaboradores de Puerto Bolívar y OCE's sobre los aspectos logístico y aduaneros de Puerto Bolívar

Pregunta 1: ¿Es Ud. colaborador de Puerto Bolívar?

Gráfico 1: Pregunta 1

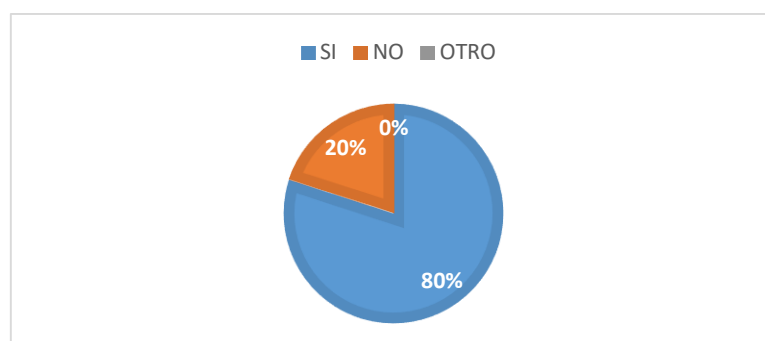


Fuente: Encuesta

Se preguntó a las personas si laboraban dentro del puerto lo que el 80% de los encuestados respondieron de forma afirmativa mientras que el 20% respondió de forma negativa. La información anterior nos da la oportunidad de conocer las opiniones de las personas que trabajan tanto dentro como fuera del puerto.

Pregunta 2: ¿Considera Ud. que la gestión aduanera actual es conveniente para lograr la eficiencia?

Gráfico 2: Pregunta 2

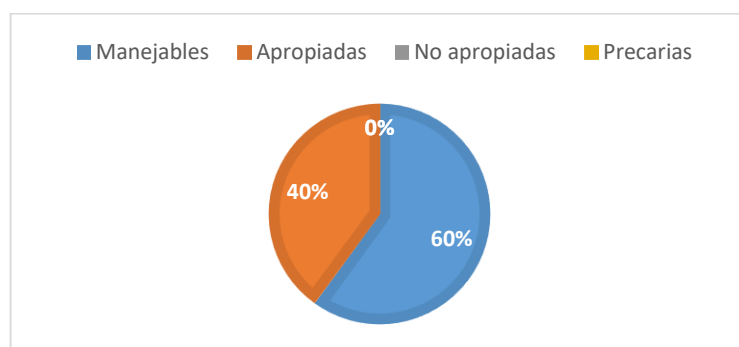


Fuente: Encuesta

La grafica anterior indica que el 80% está de acuerdo en que la gestión aduanera que lleva el puerto actualmente es la indicada para lograr los índices de eficiencia, mientras que el 20% indica lo contrario ya que considera que se necesitan más medidas de control y agilizar los procesos.

Pregunta 3: ¿Considera usted que las instalaciones que posee actualmente el puerto son?

Gráfico 3: Pregunta 3

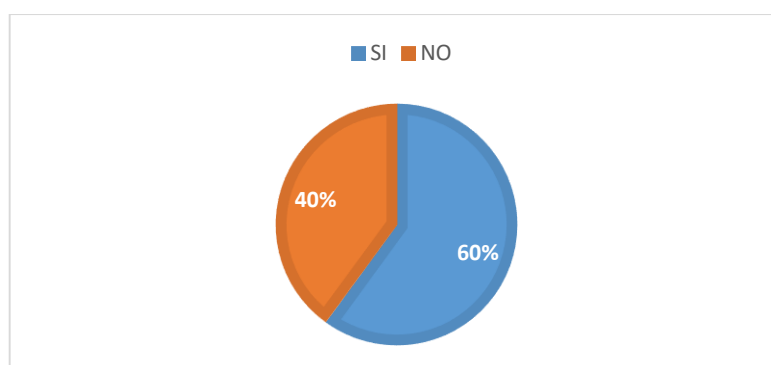


Fuente: Encuesta

La grafica anterior nos indica que el 60% de los encuestados considera que las instalaciones que posee actualmente puerto bolívar son manejables es decir que la infraestructura actual es la necesaria para realizar todas las operaciones. Por otro lado, el 40% de los encuestados considera que las instalaciones son las apropiadas lo que significa que el puerto cuenta con todas las capacidades para la realización de las operaciones.

Pregunta 4: ¿Cree que la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar cuenta con máquinas que permitan a los operadores de carga manejar cualquier tipo y cantidad de mercancías?

Gráfico 4: Pregunta 4

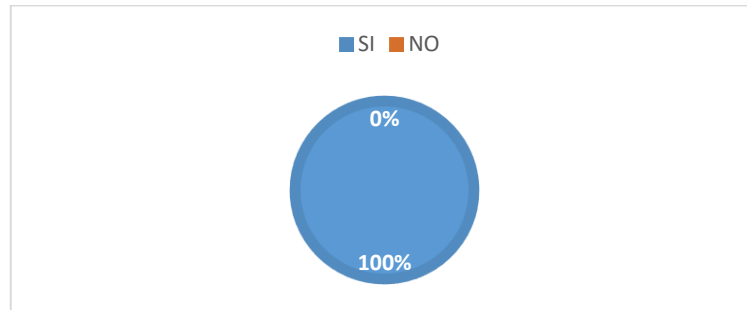


Fuente: Encuesta

La grafica anterior muestra que el 60% de los encuestado considera que Puerto bolívar si cuenta con las maquinas necesarias para manejar cualquier tipo de carga lo que hace que el puerto sea una opción para los OCE's. Por otro lado, el 40% de los encuestados coinciden en que la maquinaria actual no es suficiente para manejar todo tipo de volumen de carga.

Pregunta 5: ¿Cree Ud. que implementar las estrategias de otros puertos ayuden a elevar el nivel de competitividad de Puerto Bolívar?

Gráfico 5: Pregunta 5

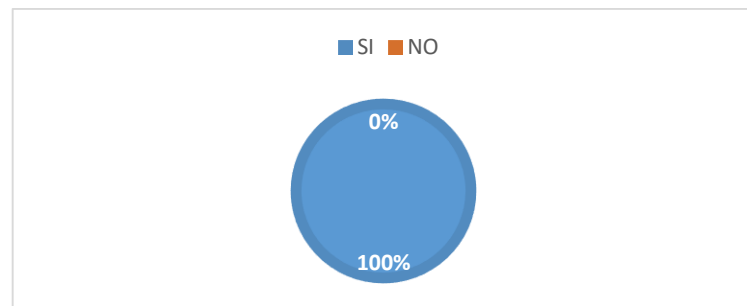


Fuente: Encuesta

En la gráfica anterior se muestra satisfactoriamente el 100% de encuestados a favor de que adoptar estrategias implementadas por otras instituciones eleva la competitividad del puerto ya que para lograr los objetivos planteados la empresa debe adoptar por utilizar esas ventajas competitivas.

Pregunta 6: ¿Cree usted que se dificultan los procesos aduaneros al no contar con herramientas tecnológicas?

Gráfico 6: Pregunta 6



Fuente: Encuesta

En la gráfica anterior se evidencia que el 100% de los encuestados de forma acertada indican que el factor tecnológico es de vital importancia para la realización de las operaciones no solo en el ámbito aduanero si no logístico, ya que esto eleva los índices de eficiencia, productividad en el recibo y despacho de carga preservando el estado natural de los productos sobre todo los refrigerados.

Pregunta 7: ¿Cree que no existe un buen proceso logístico para reducir el tiempo de despacho aduanero de las exportaciones en Puerto Bolívar?

Gráfico 7: Pregunta 7

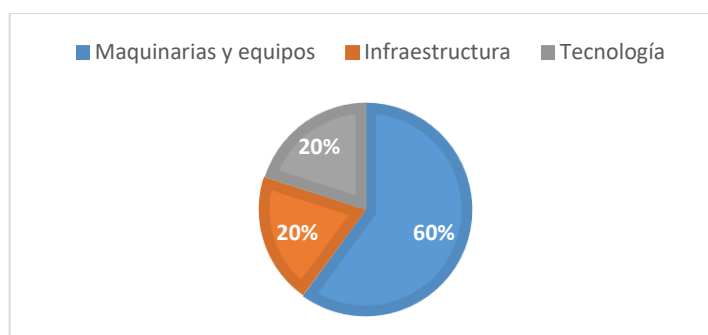


Fuente: Encuesta

En la gráfica se evidencia que el 100% de encuestado coinciden de forma negativa lo que significa que Puerto Bolívar cuenta con sistema logístico bastante óptimo para la buena realización de las operaciones. En este apartado se tiene conocimientos de los avances que han realizado la institución para minimizar el tiempo y los recursos.

Pregunta 8: ¿Cuál cree que es el mayor problema operativo en Puerto Bolívar en cuanto a la infraestructura portuaria y la falta de maquinaria y equipo para brindar un servicio eficiente para la exportación de productos perecederos y no perecederos?

Gráfico 8: Pregunta 8

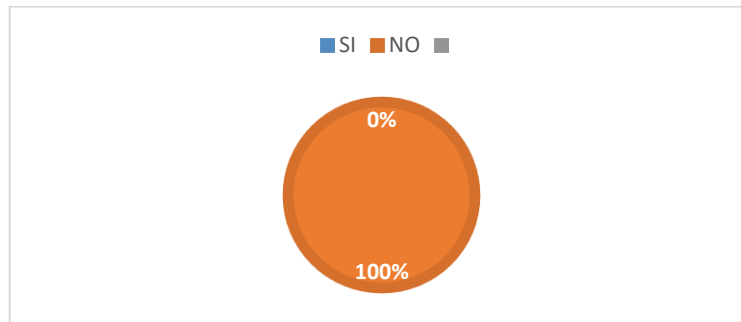


Fuente: Encuesta

Como se puede evidenciar en la gráfica anterior el 60% de los encuestados coinciden de que el mayor problema que presenta Puerto Bolívar en cuanto a operatividad se basa en falta de maquinarias y equipos. Por otro lado, un 20% de ellos indican que esto se debe a falta de infraestructura, por lo que se conoce que aún falta por equipar muelles, y el otro 20% indica que es por falta de tecnología, lo que también se está trabajando en implementar sistemas de rayos X.

Pregunta 9: ¿Considera Ud. que el servicio que ofrece la Aduana utiliza la misma gestión tanto en para Puerto Bolívar como para Contecon?

Gráfico 9: Pregunta 9

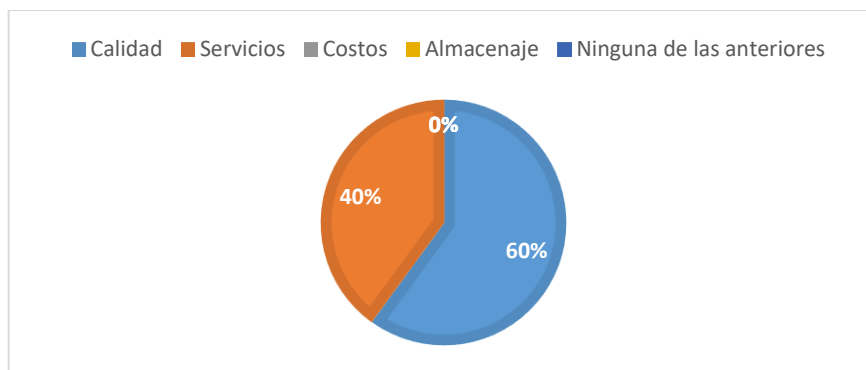


Fuente: Encuesta

En la gráfica anterior se evidencia que el 100% de los encuestados coinciden de forma negativa que el servicio aduanero que ofrecen ambos puertos es igual ya que la diferencia entre ellos es el flujo de contenedores diarios. El sistema que se maneja es el mismo, pero uno necesita más personal y más rapidez, mientras que Puerto Bolívar al no tener una movilidad tan grande estas actividades la pueden realizar inclusive una a dos personas.

Pregunta 10: ¿De qué manera piensa usted que favorece la implementación de una logística en el transporte marítimo en Puerto Bolívar?

Gráfico 10: Pregunta 10



Fuente: Encuesta

La grafica anterior indica que el 60% de los encuestados coinciden de que logística favorece en la calidad del puerto, ya que este índice está ligado a la mejora de los servicios y operaciones portuarias. Por otro lado, el 40% de los encuestados coinciden que la logística está ligada al buen servicio, a lo que el puerto le ofrece a los OCE's para sus productos lleguen en las condiciones óptimas a sus destinos finales.

3.3 Matriz FODA del puerto Contecon vs Puerto Bolívar

En el caso de puerto Contecon, se identificaron factores que lo favorecen como es la ubicación geográfica ya que está más cercano a los consumidores finales, la capacidad operativa es otro punto clave notorio en relación a Puerto Bolívar, entre otros aspectos que se muestran a continuación en la Tabla 7

Tabla 7: Matriz FODA puerto Contecon

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Mayor capacidad operativa	Ofrecer el servicio de centro de acopio para consolidar carga de distintos sectores.
Especialización de los técnicos de aduanas	Ubicación estratégica en la ciudad de Guayaquil
Mayor movilidad de contenedores	Entrada a mercados internacionales
Sistemas de software	
Rapidez en los procesos aduaneros	
Equipos tecnológicos modernos	
DEBILIDADES	AMENAZAS
Poca inversión para nuevas mejoras	Aumento significativo de puerto INARPI
	Costos más bajos en otros puertos.

Elaboración: La Autora

En el caso de Puerto Bolívar, se considera que gracias a varios aspectos ha salido favorecido como es el caso de la llegada de Yilport al puerto, ya que se ha beneficiado con nuevas tecnologías y elementos innovadores que han ayudado a la logística interna del puerto. En la Tabla 8 se toman en cuenta estos factores además de otros dados por las opiniones de los expertos.

Tabla 8: Matriz FODA de Puerto Bolívar

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Alianza público- privada.	Ofrecer el servicio de centro de acopio para consolidar carga de distintos sectores.
Equipos tecnológicos modernos.	Promover la competitividad y el desarrollo económico local

Sistemas de software.	Ampliar y mejorar los servicios portuarios.
Construcción de nuevos muelles.	Captar nueva carga de otras regiones
Nuevos sistemas logísticos.	
DEBILIDADES	AMENAZAS
Falta de especialización de los técnicos de aduanas.	Desarrollo de Puertos cercanos a la región y Puerto Hub en el Norte Peruano.
Rapidez en los procesos aduaneros.	Poca diversificación de productos en la provincia.
Reducido personal.	Escasa participación industrial por parte de la provincia.
Concentración de la misma carga-banano.	Pocas vías de acceso al puerto.
Ausencia de equipos modernos, especializados en la automatización para manipular carga en muelles.	

Elaboración: La Autora

CAPITULO IV DISCUSIÓN

La presente investigación se realizó para conocer qué características tienen los aspectos logísticos y aduaneros de los puertos de Ecuador: Puerto Bolívar y Contecon, para ello la metodología utilizada está bajo la búsqueda de información bibliográfica y la aplicación de encuestas y entrevistas. Los resultados arrojados por los expertos indican que Puerto Bolívar no es competitivo frente a puerto Contecon, son varios los factores que influyen como la tecnológica. Según (Mencias & Rodríguez, 2017) la tecnología está considerada hoy en día como una herramienta indispensable, que permite, entre otras cosas, establecer conexiones, automatizar actividades y mejorar los tiempos de reacción, dicho esto Puerto Bolívar no cuenta con la automatización suficiente para realizar las operaciones de forma efectiva, por ejemplo, no contar aún con la implementación de rayos X lo deja por debajo en comparación a puerto Contecon.

Otro aspecto es la infraestructura que caracteriza a ambos puertos, como lo indican Jofré et al. (2021) que la infraestructura portuaria está destinada al transporte de mercancías y/o personas debido a la función de comunicación entre los sectores marítimo y terrestre. Por ende, puerto Contecon esta considero como mejor equipado tanto por bodegas, muelles, almacenamientos. En cambio, Puerto Bolívar está tomando la iniciativa en cuanto a la implementación de nuevos muelles, pero por otro lado la poca conectividad hacia el puerto hace que pierda competitividad ya que existe cogestión a la hora de entrar los camiones y según los expertos los patios no son utilizados en su totalidad. La infraestructura portuaria mantiene constantes desafíos ya que no puede cumplir con sus requisitos comerciales. Sin embargo, es importante darse cuenta de que se están realizando mejoras en el puerto, aunque aún no son suficientes para los nuevos requisitos que requiere la demanda. (Castro, et al. 2017)

Otro punto a destacar entre ambos puertos son los costos de las operaciones, ya que el envío de la carga por puerto bolívar es más costoso que trasladar la carga vía Guayaquil, es decir teniendo en cuenta la distancia entre Guayaquil y puerto bolívar el costo de trasladar mercancía por esta vía son aproximadamente \$500 dólares americanos mientras el coste de recibir mercancías en puerto Contecon y trasladar la mercancía directa a Guayaquil está en un aproximados de \$120 dólares americanos. Por tal motivo los OCE's eligen trasladar y recibir la carga directa por Guayaquil.

Por otro lado se evidencia la especialización de técnicos de aduanas ya que puerto Contecon mantiene capacitaciones donde requiere la especialización por áreas para sus colaboradores especialmente para el proceso de aforos, es decir por el motivo que semanalmente se manejan el triple de contenedores que en Puerto Bolívar, Contecon especializa a sus técnicos para que el momento de inspeccionar el contenedor sea más ágil y eficiente, de tal modo que Puerto Bolívar al no contar con el volumen competitivo de contenedores no cuenta con una plantilla amplia de personal y como la carga mayormente es banano no se ha considerado la necesidad de especializar a los técnicos.

Dentro de las opiniones también se destacó el punto de la diversidad de productos de las provincias factor que incide en la diversificación de carga que se exporta por ambos puertos. En cuanto a Contecon se conoce que maneja el 70% del comercio del país por lo que se mueve carga como banano, tejidos, maquinarias, entre otros, lo que hace que este pueda llenar los barcos y tener mayor movimiento de carga. En cambio, Puerto Bolívar no ha variado en este aspecto ya que mayormente es el banano lo que se produce en la provincia, también otros productos como camarón, frutas y como producto nuevo el cobre, pero no es mercancía que pueda hacer diferencia a lo que maneja Contecon. Según (Suárez, 2018) ofrecer innovación es un factor competitivo para cualquier empresa que fabrique o brinde servicios hoy en día, además indican Quintero et al. (2021) que la innovación en el transporte y los puertos, en particular el uso de contenedores, los cambios estructurales inducidos por las economías de escala, la consolidación de empresas y la optimización de costes han aumentado la competitividad de los puertos y el transporte. por lo que diversificar la provincia traería tanto beneficios locales como al puerto.

Uno de los aspectos en donde los expertos coinciden era la implementación de software en los puertos ya que esto permite que puedan ofrecer un mejor servicio a los OCE's. tanto puerto bolívar como Contecon han desarrollado su estrategia de implementar programas digitales haciendo más fácil la comunicación y el proceso de trámites para exportadores e importadores. Como indican González et al. (2020) que el reto hoy en día de los puertos marítimos es establecer una estrategia digital para lograr y mantener fortalecida su posición competitiva frente a múltiples puertos digitales con mayores recursos de transporte.

En contraste a lo antes mencionado en referencia al análisis FODA realizado para medir la eficiencia y competitividad de ambos puertos, los datos que arrojaron las comparaciones indican que puerto Contecon presenta mejores condiciones en temas portuarios y aduaneros frente a Puerto Bolívar, verificando la hipótesis antes planteada de que los aspectos logísticos y aduaneros en Contecon son más eficientes que en Puerto Bolívar. Si se analizan las fortalezas de ambos puertos se puede observar la significativa diferencia del mismo modo las debilidades ya que Puerto Bolívar supera en número las ineficiencias con respecto a Contecon.

CONCLUSIONES

Como resultado, con base en el análisis realizado, se puede apreciar que efectivamente existen ineficiencias y limitantes que no permitan brindar mejores condiciones para atraer una demanda más diversa de actividades portuarias en Puerto Bolívar. Como agente fuera del puerto, es probable que los principales problemas operativos se vean limitados por la falta de infraestructura, equipos y plataformas digitales. Contecon, por su parte, cuenta con suficientes recursos logísticos y financieros para asegurar el desempeño de sus operaciones. Dado que las mercancías se envían principalmente a Guayaquil, existen factores como la flexibilidad de tiempo, la infraestructura portuaria y los beneficios de ubicación.

Actualmente para lograr la competitividad se requiere de un alto nivel de gobierno, donde las estructuras comerciales de cada institución se ven afectadas constantemente por la economía y la globalización, esta última especialmente juega un papel importante ya que sigue en evolución y cada vez requiere de nuevas mejoras en los procesos y desarrollar nuevos planes estratégicos más efectivos. Competir en un mundo que está en constante cambio requiere de nuevas estrategias que no solo permitan la entrada a mercados internacionales sino también que la cadena logística necesita día a día una gestión portuaria dinámica, eficiente y competitiva.

Para obtener un desarrollo portuario en Puerto Bolívar más competitivo son claves que el puerto cuente con un calado adecuado para la entrada de los buques, calidad en los portacontenedores que puedan recibir TEU's, la implementación de un mayor número y variedad de grúas, un mayor flujo de contenedores y un sistema de carga y descarga por hora, las tarifas que pueda ofrecer el puerto, los costos de transporte, reducir el tiempo en las operaciones, implementar tecnología de alta gama, la automatización y organización del puerto, incrementación del volumen de carga, diversificar los productos transportados, entre otros factores que ayudaran a elevar los índices de eficiencia.

RECOMENDACIONES

- ❖ En el caso de Puerto Bolívar, su administración debe centrarse en la constante mejora para brindar un servicio que permita que el puerto evolucione. Incentivar a que se mejoren las capacidades operativas y fortalecer la innovación de los procesos, por ejemplo, la mejora de los servicios, crear una ventaja competitiva sostenible, optimizar los tiempos de gestión para ofrecer a los usuarios la calidad y eficiencia que demandan.
- ❖ Con referencia a la conectividad, Puerto Bolívar debe considerar habilitar vías de acceso que le permita una entrada directa a él. La congestión de la vía pública no solo trae conflictos a la institución sino a la población ya que esto solo traerá atrasos para entrada de camiones y para el paso de civiles y autos particulares.
- ❖ En cuanto a la automatización, considerar optar por estrategias que eleven la capacidad operativa, la implementación de Rayos X no solo ayudará que se reduzcan tiempos, sino que evitara casos de corrupción ya que no serán revisados los contenedores de forma aleatoria, sino que podrán ser revisados al 100%.
- ❖ Considerar la capacitación de los técnicos de aduanas ya que la especialización por áreas de productos ayudara a elevar no solo la eficiencia del proceso de aforo, sino que agiliza el trámite y es más conveniente personal que tenga conocimiento de la carga que va a recibir que un personal que desconozca la realidad del producto.
- ❖ Considerar importante que el estado de las maquinas sean las óptimas para las operaciones, así como la infraestructura mejorarla.
- ❖ Establecer un sistema de auditoría y mejora continua en el sistema portuario de Puerto Bolívar así mantener el control de los procesos, identificar errores y generar retroalimentación que conduzca a una mejor gestión de la institución.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcívar, M. (2020). *Boletín-Estadístico-2020_MTOP*. Quito: Ministerio de transporte y obras públicas. Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjwn4bynPv0AhWLSTABHTg9DRwQFnoECAIQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.camae.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F08%2FBoletín-Estadístico-2020-MTOP.pdf%3Fx49461&usg=AOvVaw3EfHPabZq71U9g6ORObtA1>
- Alcívar, M. (2021). *Estadísticas portuarias y de transporte marítimo 2020*. Guayaquil: Boletín Estadístico Portuario. Obtenido de <https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/3qTn4doZWsrCHkZ>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (s.f.). *Plan Estratégico Institucional*. Guayaquil. Recuperado el 23 de Diciembre de 2021, de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/04/plan_estrategico_institucional_apg_2019-2021.pdf.
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (20 de Noviembre de 2020). *Puerto Bolívar se afianza como polo de desarrollo de la región sur del Ecuador*. Obtenido de Prensa.ec: <https://prensa.ec/2020/11/21/22178/>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar . (s.f.). *Movimiento de Contenedores*. Recuperado el 22 de Diciembre de 2021, de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/movimiento-de-contenedores/>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (20 de Enero de 2021). *Terminal Marítimo Puerto Bolívar cerró el 2020 con resultados positivos*. Obtenido de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/terminal-maritimo-puerto-bolivar-cerro-el-2020-con-resultados-positivos/>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (s.f.). *Organigrama de la Institución*. Recuperado el 23 de Diciembre de 2021, de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/organigrama-de-la-institucion/>
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (s.f.). *Principales Productos de Exportación*. Recuperado el 23 de Diciembre de 2021, de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar:

<https://www.puertobolivar.gob.ec/wp-content/uploads-2021-04-principales-productos-exportacion-corte-marzo-2021-pdf/>

Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (s.f.). *Reseña histórica*. Recuperado el 13 de Julio de 2021, de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/resena-historica/>

Avellán , P., & Barrera, S. (2017). “ANÁLISIS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO”. *"TRABAJO DE TITULACIÓN"*. UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL, Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/47795>.

Barahona, J., & López, R. (2003). *Aduanas competitividad y normativa centroamericana. Un análisis del código aduanero uniforme centroamericano* (Vol. 2). San José, Costa Rica: Euned. doi:978-9968-31-284-4

Barriga, V. (2014). *Manual específico para la modalidad de despacho con canal de aforo físico intrusivo*. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/2016/ago/a3_SENAE-MEE-2-2-004-V2.pdf.

Bobadilla, J., & Venegas, A. (2018). LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DENTRO DE LA ECONOMÍA EN COLOMBIA Y SUS PAISES FRONTERIZOS. *Punto De Vista*, 9(13), 1-14. doi:<https://doi.org/10.15765/pdv.v9i13.1115>

Bocheński, T., Palmowski , T., & Studzieniecki , T. (2021). The Development of Major Seaports in the Context of National Maritime Policy. The Case Study of Poland. *Sustainability*, 13(22), 1-20. doi: <https://doi.org/10.3390/su132212883>

Camara Maritima del Ecuador CAMAE. (21 de Enero de 2021). *Inicia la construcción de nuevo muelle en Puerto Bolívar*. Obtenido de <http://www.camae.org/puerto-bolivar/inicia-la-construccion-de-nuevo-muelle-en-puerto-bolivar/>

Capurro, E. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Dominio de las Ciencias*, 6(4), 1610-1625. doi:DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1571>

- Carmona, C. (2017). La seguridad y protección portuaria. Un subespacio de políticas públicas de seguridad y. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*(18), 81-93. doi:<https://doi.org/10.24965/gapp.v0i18.10444>
- Castro, O., Soler, E., Umaña, R., & Yepes, C. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Revista Universidad y Empresa*, 19(32), 87-106. doi:10.12804/http://revistas.urosario.edu.co/index.php/empresa/article/view/4788
- Cedeño, A., Asencio, L., & Villegas, M. (2019). Las estrategias gerenciales como base fundamental para la administración en los negocios. *Revista Universidad y Sociedad*, 11(5), 191-200. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202019000500191&lng=es&tlng=es.
- Chimarro, I. (2018). ANÁLISIS DE LA CONCESIÓN DE AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR A LA EMPRESA YILPORT HOLDING: EXPORTACIÓN BANANO. "TRABAJO TITULACIÓN". Universidad Tecnica de Machala, Machala. Obtenido de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/13252>
- Chiquito, J., & Vélez, N. (2015). "ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS DEL ECUADOR Y SU APLICACIÓN EN LOS PUERTOS ECUATORIANOS". "Tesis de Grado". Universidad de Guayaquil, Guayaquil. Obtenido de <https://1library.co/document/zkw81eez-analisis-cumplimiento-normativa-operaciones-portuarias-ecuador-aplicacion-ecuatorianos.html>
- Coll, P. (2015). *Manual de gestión aduanera. Normativa y procedimiento clave del comercio internacional*. Barcelona, España: Marge Books. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=2sXODwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=inauthor:%22Pedro+Coll+%22&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Contecon Guayaquil S.A. (s.f.). *Contecon Guayaquil S.A.* Recuperado el 12 de Diciembre de 2021, de <https://www.cgsa.com.ec/nuestro-puerto/>

- Cotter, J. (2007). *Derecho Aduanero*. Buenos Aires, Argentina: Abeledo Perrot.
- Cummins, J. D., & Weiss, M. A. (2013). *Analyzing Firm Performance in the Insurance Industry Using Frontier Efficiency and Productivity Methods*. New York: G.Dionne. doi:10.1007/978-1-4614-0155-1_28
- Ditkaew, K., Jernsittiparsert, K., Sinjai, M., & Kaliappen, N. (2021). Strategic Cost Management on Success of Logistics Management for Sustainable Performance of Export Businesses. *International Journal of Entrepreneurship*, 25(4), 1-13. Obtenido de <https://www.abacademies.org/articles/strategic-cost-management-on-success-of-logistics-management-for-sustainable-performance-of-export-businesses-11921.html>
- Encinas, J. (2017). La evolución de los puertos Marítimos. *Instituto de investigaciones estratégicas de la armada de México*, 24. Obtenido de http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_65-17.pdf
- Escobar, N. (06 de Marzo de 2021). *Procedimientos para la gestión aduanera en el Ecuador*. Obtenido de Comunidad Todo Comercio Exterior Ecuador: <https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/procedimientos-para-la-gesti-n-aduanera-en-el-ecuador>
- Escudero, E. (2018). "Mejora continua y gestion aduanera en el área de sectoristas de la empresa SAVAR AGENTES DE ADUANAS S.A., CALLAO, 2018". *Tesis de grado*. Universidad César Vallejo, LIMA – PERÚ. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/31054>
- Estrategia Aduanera. (06 de Agosto de 2018). *Un proceso eficiente y medible dentro de la Aduana, es lo que genera el 'Reconocimiento Aduanero Automatizado': AAAPVER*. Obtenido de Estrategia Aduanera. La revista mexicana de Comercio Exterior: <https://www.estrategiaaduanera.mx/un-proceso-eficiente-y-medible/>
- Feria, H., Matilla, M., & Mantecón, S. (2020). LA ENTREVISTA Y LA ENCUESTA: ¿MÉTODOS O TÉCNICAS DE INDAGACIÓN EMPÍRICA? *Didasc@lia: Didáctica Y educación*, 11(3), 62–79. Obtenido de <http://revistas.ult.edu.cu/index.php/didascalia/article/view/992>

- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279-288. doi:doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012.
- Ghoumrassi, A., & Tigu, G. (2018). The impact of the logistics management in customer. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*, 407-415. doi:DOI: 10.2478/picbe-2018-0036
- González, N., Molina, B., & Soler, F. (2020). El impulso de la digitalización de los puertos del sistema portuario español mediante el análisis Business Observation Tool. *Ingeniería y Desarrollo*, 38(2), 338-363. doi:https://doi.org/10.14482/inde.38.2.650
- Guerrón, F. (2020). Análisis de la Logística Inversa de los Contenedores en el Puerto de Guayaquil: CONTECON. "*Tesis de Licenciatura*". Universidad del Azuay, Cuenca. Obtenido de <https://biblioteca.uazuay.edu.ec/buscar/item/86072>.
- Isizán, R., & Minchala, A. (2018). EL SISTEMA NACIONAL DE ADUANA Y SU SIMPLIFICACIÓN EN EL PROCESO DE VERIFICACIÓN Y RECTIFICACIÓN DE TRIBUTOS. "*Proyecto de Titulación*". UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL, Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/36681/1/TESIS%20MINCHALA%20e%20ISIZAN.pdf>.
- Jofré, C., Muñoz, F., Atencio, E., & Herrera, R. (2021). Implementation of Facility Management for Port Infrastructure through the Use of UAVs, Photogrammetry and BIM. *Sensores*, 21(19), 6686. doi:http://dx.doi.org/10.3390/s21196686
- Krystal Logistics. (12 de Octubre de 2020). *LOS MEJORES PUERTOS DE ECUADOR*. Obtenido de Krystal Logistics: <http://krystallogistics.com/es/los-mejores-puertos-de-ecuador/>
- Martínez , K. (14 de Diciembre de 2014). *Historia de la implementación del ECUAPASS*. Obtenido de Comunidad Todo Comercio Exterior Ecuador: <https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/historia-de-la-implementaci-n-del-ecuapass?overrideMobileRedirect=1>
- Mencias, N., & Rodríguez, G. (2017). GERENCIA ESTRATÉGICA TECNOLÓGICA BASADA EN BENCHMARKING EN LA INDUSTRIA PETROLERA

VENEZOLANA, REGIÓN OCCIDENTE. *Revista Electrónica Venezolana de Ciencias y Tecnología*, 7(1), 1-17. Obtenido de <http://ojs.urbe.edu/index.php/revecitec/article/view/863>

Ministerio de Transporte y Obras Publicas. (s.f.). *Biblioteca*. Recuperado el 23 de Diciembre de 2021, de Ministerio de Transporte y Obras Publicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/biblioteca/>

Munguía, G., Canales, R., & Becerril, O. (2018). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *México y la cuenca del pacífico*, 7(20), 65-88. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-53082018000200065

Oleas, C., Palaguachi, J., Mazón, G., & Guerra, X. (2019). La concesión del puerto de Manta y su incidencia en el desarrollo de la provincia de Manabí. *Ciencia Digital*, 3(22), 5-16. doi:<https://doi.org/10.33262/cienciadigital.v3i2.455>

Oliva, C. (2017). ¿Es rentable el modelo actual de los puertos? *RIULL*, 4-26. Obtenido de <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5919/%C2%BFes%20rentable%20el%20modelo%20actual%20de%20los%20puertos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Organización Mundial de Aduanas (OMA). (2019). *Annual Report 2018-2019*. Brussels, Belgium: World Customs Organization. Obtenido de Organización Mundial de Aduanas (OMA): [de http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2019_2020.pdf](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2019_2020.pdf)

Oztemel, E., & Gursev, S. (2020). Literature review of Industry 4.0 and related technologies. *Journal of Intelligent Manufacturing*, 57. doi:DOI: 10.1007/s10845-018-1433-8

Páez, B. (2020). “Estudio de la aplicación del principio de buenas prácticas en los procesos de control de la Dirección Distrital SENAE Tulcán y la DIAN Ipiales y los efectos en la facilitación al comercio”. *Trabajo de Titulación*. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI, Tulcan.

- Palmentieri, S. (2021). Ports and logistics: resilience, sustainability and new centrality in the post-pandemic perspective for Italy and EU Med ports. *AIMS Geosciences*, 7(3), 300-312. doi:doi: 10.3934/geosci.2021018
- Proaño, D., Gisbert, V., & Pérez, E. (2017). METODOLOGÍA PARA ELABORAR UN PLAN DE MEJORA CONTINUA. *3C Empresa: investigación y pensamiento crítico*, 50-56. doi:http://dx.doi.org/10.17993/3cemp.2017.especial.50-56
- Quintero, M., Almanza, K., & Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista De Ciencias Sociales*, 27(3), 250-271. doi:https://doi.org/10.31876/rcs.v27i3.36768
- Retos en Supply Chain. (06 de Marzo de 2019). *Mejores prácticas en gestión aduanera para empresas*. Obtenido de Retos en Supply Chain: <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/mejores-practicas-en-gestion-aduanera-para-empresas/>
- Ringsberg, H., & Lumsden, K. (2016). Logistic management of trailers based on the EPCIS standard: A cross-case analysis. *Research in Transportation Business & Management*, 65-72. doi:https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.04.002
- Ríos, J. (2018). Gestión portuaria y satisfacción del usuario en el puerto Marítimo de Matarani - Arequipa, 2018. *"Tesis de Maestría"*. Universidad Cesar Vallejo, Peru. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/21393>
- Rojas, A. (2014). Eficiencia de la Gestión Aduanera como imperativo Público-Privado: Un desafío conjunto. *SEMINARIO "LA MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN ADUANERA PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO"* (pág. 22). Montevideo, Uruguay: ALADI. Obtenido de <https://docplayer.es/28979550-Eficiencia-de-la-gestion-aduanera-como-imperativo-publico-privado-un-desafio-conjunto.html>
- Romero, O. (2016). Estrategias para la optimización de la gestión portuaria en Puerto Cabello. *"Trabajo Final de Posgrado"*. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas., Buenos Aires. Obtenido de http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-1056_RomeroO.pdf
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (s.f.). *La Aduana de la facilitación del comercio. Plan Estratégico 2018-2021*. Recuperado el 06 de julio de 2021, de

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/la-aduana-de-la-facilitacion-del-comercio/>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (s.f.). *Organización Mundial de Aduana (OMA)*. Recuperado el 12 de julio de 2021, de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/organizacion-mundial-de-aduana-oma/>

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2015). *Informe de Gestión*. Guayaquil.

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2015). *PLAN ESTRATÉGICO*. Guayaquil: Dirección de Planificación y Control de Gestión Institucional. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/k_ago_2015_PlanEstrategico.pdf

Suárez, R. (2018). Reflexiones sobre el concepto de innovación. *Revista San Gregorio*, 24, 120-131. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6839735>

Valverde, H. (2019). "LA GESTIÓN DE RIESGO COMO ESTRATEGIA EN EL CONTROL DE LAS IMPORTACIONES DE LA INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO ". *Tesis de Grado*. Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima, Perú. Obtenido de <http://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/UNFV/3842/1/VALVERDE%20MONTESINOS%20HUGO%20ARTURO%20-%20DOCTORADO.pdf>

Velásquez, C. (2020). COMPETITIVIDAD PORTUARIA DESDE LA PERSPECTIVA DE LAS OIGs: UNA REVISIÓN PARA EL GRUPO PUERTO DE CARTAGENA, COLOMBIA. *REVISTA PUNTO DE VISTA*, 11(18), 47-63. doi: <https://doi.org/10.15765/pdv.v11i18.2355>

Zamora, A. (2017). La eficiencia de las aduanas de la región APEC: Un análisis a través del modelo DEA Malmquist. *México y la cuenca del pacífico*, 6(18), 19-33. doi:<https://doi.org/10.32870/mycp.v6i18.554>

Zamora, A., & Navarro, J. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y administración*, 60(1), 205-228. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0186-10422015000100009&script=sci_abstract

Zamora, A., & Paz, I. (2020). Las Aduanas de México: Un Análisis de Eficiencia a través de la Metodología DEA Network. *Análisis económico*, 35(90), 173-198. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-66552020000300173

ANEXOS

Anexo 1: Formato de entrevista para Puerto Bolívar y puerto Contecon

Un equipo de estudiantes de la Universidad Técnica de Machala está desarrollando una investigación con el objetivo de realizar una entrevista para medir los conocimientos, opiniones, intereses, necesidades, actitudes o intenciones con respecto a la evolución de los aspectos logísticos y aduaneros. Debido a ello se realizará un análisis comparativo de los diferentes años para conocer la evolución de las mejoras actuales. La información que usted nos aporte será de gran ayuda para los resultados a obtener. Recordarles que el equipo de estudiantes le garantiza confidencialidad con respecto a la información, ya que los datos recopilados son para fines académicos.

CUESTIONARIO

1. ¿Cómo valora Ud. la situación actual del puerto con respecto a las nuevas tecnologías?
2. ¿Ud. cree que la eficiencia implica que los procedimientos aduaneros optimicen tiempo, recursos y pérdidas para los exportadores o importadores?
3. En cuanto al proceso de inspección de mercancías ¿cree Ud. que implementar tecnologías que ayuden a minimizar el tiempo y el daño de los productos elevaría los índices de eficiencia del puerto?
4. ¿Qué nuevas medidas se han implementado para la mejora de la cadena logística dentro del puerto?
5. En cuanto a la digitalización y la automatización de la institución, ¿Cuál es su estrategia y visión para las nuevas tecnologías?
6. En cuanto a sistemas modernos ¿cómo se considera Puerto Bolívar frente al puerto Contecon hoy en día?
7. ¿El puerto cuenta con sistemas logísticos modernos?
8. ¿Fue la pandemia una oportunidad para la transformación digital en las aduanas?
9. ¿Cómo la empresa genera soluciones innovadoras teniendo presente el uso de la tecnología?
10. ¿Cuáles han sido las estrategias o medidas de mejoría que han implementado a través de los últimos cinco años?
11. ¿Cómo se ha transformado el sistema logístico a raíz de la pandemia?

12. ¿Considera que las aduanas que representan ambos puertos realizan la misma gestión?
13. Y finalmente.... ¿qué espera obtener Puerto Bolívar el presente año?

Anexo 2: Formato de entrevista para Operador de Comercio Exterior

Un equipo de estudiantes de la Universidad Técnica de Machala está desarrollando una investigación con el objetivo de realizar una entrevista para medir los conocimientos, opiniones, intereses, necesidades, actitudes o intenciones con respecto a la evolución de los aspectos logísticos y aduaneros. Debido a ello se realizará un análisis comparativo de los diferentes años para conocer la evolución de las mejoras actuales. La información que usted nos aporte será de gran ayuda para los resultados a obtener. Recordarles que el equipo de estudiantes le garantiza confidencialidad con respecto a la información, ya que los datos recopilados son para fines académicos.

CUESTIONARIO

1. ¿Cómo valora Ud. la situación actual de Puerto Bolívar y puerto Contecon con respecto a las nuevas tecnologías?
2. ¿Ud. cree que la eficiencia implica que los procedimientos aduaneros optimicen tiempo, recursos y pérdidas para los exportadores e importadores?
3. En cuanto al proceso de inspección de mercancías ¿cree Ud. que implementar tecnologías que ayuden a minimizar el tiempo y el daño de los productos elevaría los índices de eficiencia del puerto?
4. ¿Qué medidas considera Ud. que se puedan implementar para mejorar la logística del puerto?
5. ¿Considera Ud. que las estrategias de digitalización y automatización, ayuden a mejorar la institución?
6. En cuanto a sistemas modernos ¿Cuál es su opinión acerca de Puerto Bolívar frente al puerto Contecon hoy en día?
7. ¿Cree que la pandemia fue una oportunidad para la transformación digital en las aduanas?
8. ¿Cómo pudiera mejorar la institución con la ayuda de la tecnología?
9. ¿Cómo considera Ud. que puerto bolívar ha mejorado a través de los últimos cinco años?
10. ¿Considera que la aduana realiza la misma gestión en ambos puertos?
11. Y finalmente.... ¿Cómo OCE qué expectativas tiene sobre Puerto Bolívar para el presente año?

Anexo 3: Formato de encuesta para los colaboradores de Puerto Bolívar

Un equipo de estudiantes de la Universidad Técnica de Machala está desarrollando una investigación con el objetivo de realizar una entrevista para medir los conocimientos, opiniones, intereses, necesidades, actitudes o intenciones con respecto a la evolución de los aspectos logísticos y aduaneros. Debido a ello se realizará un análisis comparativo de los diferentes años para conocer la evolución de las mejoras actuales. La información que usted nos aporte será de gran ayuda para los resultados a obtener. Recordarles que el equipo de estudiantes le garantiza confidencialidad con respecto a la información, ya que los datos recopilados son para fines académicos.

CUESTIONARIO				
Preguntas	Si	No	Talvez	Otros
¿Es Ud. colaborador de Puerto Bolívar?				
¿Considera Ud. que la gestión aduanera actual es conveniente para lograr la eficiencia?				
	Manejables	Apropiadas	No apropiadas	Precarias
¿Considera usted que las instalaciones que posee actualmente el puerto son?				
	Si	No	Talvez	Otros
¿Cree que la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar cuenta con máquinas que permitan a los operadores de carga manejar cualquier				

tipo y cantidad de mercancías?				
¿Cree Ud. que implementar las estrategias de otros puertos ayuden a elevar el nivel de competitividad de Puerto Bolívar?				
¿Cree usted que se dificultan los procesos aduaneros al no contar con herramientas tecnológicas?				
¿Cree que no existe un buen proceso logístico para reducir el tiempo de despacho aduanero de las exportaciones en Puerto Bolívar?				
	Maquinarias y equipos	Infraestructura	Tecnología	Otros
¿Cuál cree que es el mayor problema operativo en Puerto Bolívar en cuanto a la infraestructura portuaria y la falta de maquinaria y equipo para brindar un servicio eficiente para				

la exportación de productos perecederos y no perecederos?				
	Si	No	Talvez	Otros
¿Considera Ud. que el servicio que ofrece la Aduana utiliza la misma gestión tanto en para Puerto Bolívar como para Contecon?				
	Calidad	Servicio	Costos	Almacenaje
¿De qué manera piensa usted que favorece la implementación de una logística en el transporte marítimo en Puerto Bolívar?				