



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

CORRECTA APLICACIÓN DE LOS PROCESOS PORTUARIOS PARA LA
EXPORTACIÓN DE BANANO DESDE LA PROVINCIA DE EL ORO -
POST PANDEMIA

LALANGUI ROGEL GISELLA CAROLINA
INGENIERA EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2020



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

CORRECTA APLICACIÓN DE LOS PROCESOS PORTUARIOS
PARA LA EXPORTACIÓN DE BANANO DESDE LA PROVINCIA
DE EL ORO - POST PANDEMIA

LALANGUI ROGEL GISELLA CAROLINA
INGENIERA EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2020



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

CORRECTA APLICACIÓN DE LOS PROCESOS PORTUARIOS PARA LA
EXPORTACIÓN DE BANANO DESDE LA PROVINCIA DE EL ORO - POST
PANDEMIA

LALANGUI ROGEL GISELLA CAROLINA
INGENIERA EN COMERCIO INTERNACIONAL

DIAZ CUEVA JIMMY GABRIEL

MACHALA, 03 DE DICIEMBRE DE 2020

MACHALA
03 de diciembre de 2020

CASO PRÁCTICO

por Gisella Carolina Lalangui Rogel

Fecha de entrega: 12-nov-2020 11:36a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1443993620

Nombre del archivo: INTRODUCCI_N_-_BIBLIOGRAF_A.docx (44.98K)

Total de palabras: 4097

Total de caracteres: 22362

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

La que suscribe, LALANGUI ROGEL GISELLA CAROLINA, en calidad de autora del siguiente trabajo escrito titulado CORRECTA APLICACIÓN DE LOS PROCESOS PORTUARIOS PARA LA EXPORTACIÓN DE BANANO DESDE LA PROVINCIA DE EL ORO - POST PANDEMIA, 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.

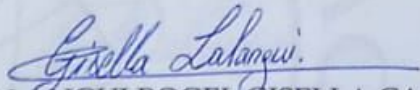
La autora declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

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.

Machala, 03 de diciembre de 2020



LALANGUI ROGEL GISELLA CAROLINA
0705593275

DEDICATORIA

Dedico este trabajo primeramente a Dios por ser mi guía en cada meta establecida. A mi esposo por su apoyo incondicional, a mis hijos por darme fortaleza para asumir cada obstáculo, de la misma manera, quiero agradecer a mis padres por su apoyo constante y por ser un gran ejemplo de dedicación y esfuerzo.

AGRADECIMIENTO

Primeramente, quiero agradecer a Dios por brindarme salud para cumplir con ésta meta tan anhelada, en segundo lugar, quiero agradecer a toda mi familia que siempre me apoyo moral y económicamente.

A mis docentes, muchas gracias por su paciencia y enseñanza en cada asignatura. Finalmente extendiendo mis agradecimientos a la Universidad Técnica de Machala por brindarme la oportunidad de ser un profesional en la carrera de comercio internacional.

RESUMEN

El estudio de la correcta aplicación de los procesos portuarios para la exportación de banano desde la provincia de El Oro - Post Pandemia, permitió conocer cada uno de los procedimientos portuarios y la debida documentación para que las empresas exportadoras de este valioso producto puedan cumplir con éxito su principal objetivo que es la salida de la fruta desde Autoridad Portuaria – Puerto Bolívar. El banano es el principal producto estrella del Ecuador, por ende, las exportaciones de banano a nivel nacional representan un fuerte ingreso para el país, ya que Ecuador depende mucho de las exportaciones agrícolas. En la provincia de El Oro, pese a la pandemia provocada por el coronavirus, las exportaciones de banano no se han detenido y según diversos artículos analizados, la salida de este producto se ha conservado en homogeneidad con el año anterior, atribuyendo de esta manera a la economía de muchas familias que dependen de la producción y comercialización del mismo. Todas las empresas se han visto afectadas con la presencia del coronavirus, sin embargo, al acatar las diversas medidas de bioseguridad han logrado cumplir con sus actividades. Siempre con un estricto control en el uso de mascarilla, alcohol, guantes, distancia establecida y otras medidas de prevención que permiten precautelar la salud de cada uno de los empleados.

Palabras claves: Exportación de banano, Pandemia, Procesos portuarios, Autoridad Portuaria Puerto – Bolívar.

ABSTRACT

The study of the correct application of the port processes for the export of bananas from the province of El Oro - Post Pandemic, allowed to know each of the port procedures and the proper documentation so that the exporting companies of this valuable product can successfully comply. Its main objective is the exit of the fruit from the Port Authority - Puerto Bolívar. Bananas are Ecuador's main star product; therefore, banana exports at the national level represent a strong income for the country, since Ecuador depends a lot on agricultural exports. In the province of El Oro, despite the pandemic caused by the coronavirus, banana exports have not stopped and according to various articles analyzed, the output of this product has remained homogeneous with the previous year, thus attributing to the economy of many families that depend on the production and marketing of it. All companies have been affected by the presence of the coronavirus, however, by complying with the various biosecurity measures they have managed to comply with their activities. Always with strict control in the use of a mask, alcohol, gloves, established distance and other preventive measures that allow to protect the health of each of the employees.

Keywords: Banana exports, Pandemic, Port processes, Port Authority - Bolívar.

INDICE GENERAL

DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTO	2
RESUMEN	3
ABSTRACT.....	4
INDICE GENERAL	5
INTRODUCCIÓN	7
1. MARCO TEÓRICO	8
1.1 Antecedentes históricos de Autoridad Portuaria- Puerto Bolívar	8
1.2 Influencia de la pandemia en las exportaciones de banano.....	9
1.2.1 Exportaciones de banano en Ecuador antes y durante la pandemia.	9
1.2.2 Exportaciones de banano en Autoridad Portuaria - Puerto Bolívar, antes y durante la pandemia.....	10
1.3 El Puerto de <i>Shanghai</i> en China como un ejemplo de desarrollo portuario	11
1.4 Medidas de bioseguridad implementadas en Autoridad Portuaria – Puerto Bolívar	12
1.5 La importancia del uso correcto de contenedores refrigerados para la exportación de banano	13
1.6 Documentos requeridos para la correcta exportación de banano contenerizado. ..	14
1.7 Documentación y procesos requeridos para la exportación de banano contenerizado en Autoridad Portuaria – Puerto Bolívar.....	14
1.7.1 Documentos pre – ingreso a Autoridad Portuaria Puerto – Bolívar.	14
1.7.2 Patio de almacenamiento de contenedores vacíos.....	15
1.7.3 Control de ingreso al patio de almacenamiento reefer.	15
1.7.4 Operatividad en patio de almacenamiento reefer	15

1.7.5 Embarque del contenedor en el buque asignado.	16
1.7.6 Documentos que elabora el agente naviero post-embarque del contenedor.....	16
CONCLUSIONES	17
BIBLIOGRAFÍA	18
ANEXOS	21

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Exportaciones de banano y su Tasa de Crecimiento de Promedio Anual (Enero – Septiembre).....	10
Tabla 2. Estadísticas de las exportaciones de banano en Autoridad Portuaria Puerto Bolívar	11
Tabla 3 Los cinco primeros puertos con mayor volumen en exportaciones.....	23
Tabla 4 Fundamentación teórica conceptual.....	24

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 . Flujograma del proceso portuario para la exportación de banano	21
Gráfico 2 Autoridades portuarias del Ecuador.....	22

INTRODUCCIÓN

La presente investigación hace referencia a la correcta aplicación de los procesos portuarios para la exportación de banano desde la provincia de El Oro - Post Pandemia, la misma que permitirá el estudio de cada uno de los procedimientos que las empresas exportadoras de este producto deben cumplir para el correcto envío de la fruta, desde Autoridad Portuaria - Puerto Bolívar. Este proceso trae consigo variaciones que han sido provocadas por el coronavirus y que en la actualidad se ve reflejado en las extensas implementaciones de medidas de bioseguridad en los diversos procesos portuarios, que las empresas exportadoras de banano tienen que cumplir para el apropiado envío de la fruta.

Según PRO ECUADOR (2020), la exportación del sector de banano y plátano en el año 2019, representó el 24,47% del FOB total de las exportaciones no petroleras de Ecuador, logrando así posicionarse como el primer sector con mayor exportaciones a nivel nacional. El banano convencional es un producto insignia para Ecuador, ya que es muy solicitado en el extranjero debido a su calidad que lo convierte en un éxito comercial (Mendoza et al., 2020).

Según los autores Proaño et al., (2017) mencionan que, es de suma importancia como profesional en el área de comercio internacional, tener un arduo conocimiento acerca de todos los procesos portuarios y posibles inconvenientes por los que puede cruzar una empresa exportadora al momento de realizar una exportación de banano. Sobre todo, es necesario que la empresa exportadora cuente con personal capacitado para poder realizar cada uno de los procesos sin ningún obstáculo; de esta manera minimizar pérdidas en el lapso que dure la transportación hasta su puerto de destino (García et al., 2016).

El objetivo principal de esta investigación es estudiar la correcta aplicación de los procesos portuarios para la exportación de banano desde la provincia de El Oro - Post Pandemia, mediante la investigación científica y el uso de métodos empíricos que, por ende, facilitará conocer a ciencia cierta cada uno de los procedimientos portuarios que conlleva una exportación. Este aporte va a permitir llenar el vacío de conocimiento que existe actualmente en el profesional de comercio Internacional, como también será una guía para futuras investigaciones acerca de la logística interna en Autoridad Portuaria - Puerto Bolívar.

1. MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes históricos de Autoridad Portuaria- Puerto Bolívar

La historia relata que el antiguo atracadero de embarcaciones llamado primero Puerto Pilo y luego nombrado como Puerto Machala, entre los años 1783 y 1860, fue base para los primeros comerciantes de la ciudad de Machala y Guayaquil (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2020).

Debido al boom cacaotero y a la sedimentación de Puerto Pilo, el desarrollo del Puerto de Machala era una necesidad principal, dado a que las autoridades percibían buscar una nueva localidad para la creación de un nuevo puerto que permita brindar facilidades tanto para el embarque y desembarque de ciudadanos y mercancías extranjeras con salida desde la Isla Puná hacia la ciudad de Guayaquil (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2020).

Para el año 1879 el Consejo de Machala decidió construir un muelle en el puerto de Huaylá, siendo la primera denominación que se la había dado al puerto anteriormente mencionado, ya que posteriormente para el 18 de diciembre de 1833 se llevó a cabo la inauguración del mismo, bajo la nueva designación de: “Puerto Bolívar”. Adicional a ello, se elevó un acta inaugural que llegaría hasta Machala. Por consiguiente, el 13 de abril de 1887, se logró habilitar a Puerto Bolívar como puerto mayor de la República del Ecuador, dado al reciente hecho se decide pactar la construcción de un muelle de hierro que tenga terminal de ferrocarril, torreón de hierro con reflectores, una grúa de acero y bronce. La operación del muelle municipal de cabotaje empezó sus obras el 9 de mayo de 1902, se consideraba que la creación del muelle y del ferrocarril constituía un mejor flujo de tránsito entre las provincias de El Oro y Guayas (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2020).

El progreso agrícola de Provincia dedicada especialmente a la producción de banano, generó un nuevo enfoque a la economía, sobre todo en el comercio internacional, donde se evidenció en la mejora de transportación marítima a los mercados de ultramar. Mientras que entre los años 1964 y 1968, se construye el muelle de espigón y otras obras complementarias. De la misma forma, para el año 1970 se crea la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, organismo encargado de la operación y administración del puerto marítimo internacional, esto mediante el decreto ejecutivo N°.1043 con fecha del 10 de diciembre de 1970, firma que estipulada

por el entonces presidente Dr. José Mera Velasco Ibarra, a través del mencionado decreto se llevaron a cabo las operaciones de ejecución el 5 de marzo de 1971 (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2020).

En la actualidad Puerto Bolívar cuenta con cinco muelles con longitud entre 125 y 300 metros, y con calado de entre 10 y 14 metros, dando así una longitud total de 910 metros. Cambios que han sido posibles en la actualidad, gracias a la concesión con la empresa Yilport S.A que ocupa actualmente el puesto número 12 entre los operadores internacionales de terminales de contenedores (Yilport Holding, 2020). En el gráfico 2, se puede apreciar en detalle la descripción actualizada de cada uno de los puertos del Ecuador.

1.2 Influencia de la pandemia en las exportaciones de banano

1.2.1 Exportaciones de banano en Ecuador antes y durante la pandemia. La facturación por exportaciones de banano ha facultado que Ecuador pueda concebir ingresos que representan importantes bases en la planificación de la economía del país, de la misma manera el sector bananero ha promovido la creación de muchas pequeñas, medianas y grandes empresas dedicadas a la exportación de este valioso producto nacional (Jiménez y Mora, 2018).

En Ecuador la pandemia provocada por el coronavirus ha afectado de forma significativa al sector exportador, ya que las medidas implementadas por los principales socios comerciales del país, tales como: cierre de frontera, disminución de las órdenes de compra, etc. Tienen como resultado consecuencias primordiales en la economía del país, puesto que los ingresos percibidos por el país son dependientes de las exportaciones, afectando de tal manera a la liquidez y la balanza comercial (Quevedo et al., 2020).

Tabla 1.

<i>Exportaciones de banano y su Tasa de Crecimiento de Promedio Anual (Enero – Septiembre)</i>						
EXPORTACIONES DE BANANO – (ENE – SEP)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
FOB MILLONES	1.049	2.070	1.78	2.226	2.308	2.380
USD	MILL	MILL	MILL	MILL	MILL	MILL
TONELADAS	4.278	4.592	4.462	4.905	4.893	5.013
MILES	TON	TON	TON	TON	TON	TON
EXPORTACIONES DE BANANO – (ENE – SEP)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
FOB %	10,48%	11,21%	5,73%	7,86%	6,64%	6,04%
TON %	9,20%	8,27%	4,44%	5,79%	4,55%	4,20%

Fuente: PRO ECUADOR.

Analizando la tabla 1 acerca de la tasa de crecimiento de promedio anual del banano desde año 2014 hasta el año 2019, se denotan diversas variaciones del porcentaje FOB, sin embargo, uno de los porcentajes más bajos se refleja en el año 2016 con la obtención del 5,73% en la tasa del crecimiento del promedio anual del banano. Este porcentaje representa un FOB de 1.978 millones de dólares a diferencia del año 2015 que se obtuvo un FOB de 2.070 millones de dólares y en el año 2017 un FOB de 2.226 millones de dólares.

En el año 2018 y 2019 se refleja un porcentaje lineal, en el que no se visualiza gran variación a diferencia de los años anteriores, indicando así que las exportaciones de banano en estos respectivos años se han mantenido uniforme, es decir en homogeneidad. Según el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (2020), enuncia que, las exportaciones de banano no han incrementado durante la pandemia, pero tampoco han bajado drásticamente a pesar de la dura crisis por la cual el país está atravesando, es decir se ha mantenido en línea recta, permitiendo así mantener las plazas de trabajo en las diversas empresas productoras y exportadoras de banano a nivel nacional.

1.2.2 Exportaciones de banano en Autoridad Portuaria - Puerto Bolívar, antes y durante la pandemia. La terminal marítima de Puerto Bolívar con el apoyo de YILPORT no ha detenido sus actividades, y continúa ejecutando sus operaciones de carga y descarga, garantizando la logística de las importaciones y exportaciones del país y de esta manera impulsando el comercio exterior. A pesar de la pandemia provocada por el coronavirus, las exportaciones en Autoridad Portuaria Puerto Bolívar en los meses de febrero, marzo y abril

2020, aumentaron respecto a los mismos meses del año 2019 (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2020).

Tabla 2.

<i>Estadísticas de las exportaciones de banano en Autoridad Portuaria Puerto Bolívar</i>							
YILPORT ECU							
EXPORTACIONES DE BANANO							
2017		2018		2019		2020 (Corte Agosto)	
Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada	Carga General	Carga Contenerizada
Tons. Mts.	Tons. Mts.	Tons. Mts.	Tons. Mts.	Tons. Mts.	Tons. Mts.	Tons. Mts.	Tons. Mts.
1.246.669	293.813	1.067.663	525.932	988.608	790.557	55.853	84.875

Fuente: APPB (Autoridad Portuaria - Puerto Bolívar)

Mediante las estadísticas de la APPB, es trascendental que, en tiempos de pandemia del coronavirus, las exportaciones de la provincia del oro en el sector bananero, no se hayan visto mayormente afectadas, aunque el virus aún se encuentre presente.

Según las estadísticas enunciadas en la tabla 2, en el año 2020 hasta el corte del mes de agosto, las exportaciones de carga general se cuantificaron en 55.853 toneladas, mientras que en la carga contenerizada en 84.875 toneladas. Dando a la interpretación que muchas empresas exportadoras de banano no se han expuesto mayormente a un déficit en sus exportaciones. Sin olvidar que para la APPB es relevante el uso de un sistema de información para tener grandes ventajas competitivas en los procesos portuarios (Armijos et al., 2018).

1.3 El Puerto de *Shanghai* en China como un ejemplo de desarrollo portuario

Es importante reconocer que los puertos marítimos deben contar con una buena tecnología de comunicación que les permita fomentar una cadena de lealtad, aunque ésta sea una fuerte inversión (Gutiérrez, 2019).

Según *Shanghai International Group* (2020), esta empresa se dedica principalmente a servicios relacionados con puertos, y sus principales grupos de servicios son: contenedores, carga a granel, logística portuaria y servicios portuarios. En 2016, el puerto de Shanghai registró un rendimiento total de contenedores de 37.133 millones de TEU, ocupando el primer lugar en el mundo durante siete años consecutivos desde 2010. El puerto goza de una ubicación geográfica ventajosa, extensas zonas de influencia económicamente más

desarrolladas y una infraestructura completa, permitiéndole ser reconocido como uno de los principales puertos en el mundo. El ritmo creciente en el volumen de contenedores que transitan por este puerto tanto en importaciones como en exportaciones, es estratégico para la economía comercial en China (Licona et al., 2015).

China es uno de los países más grandes del mundo que por ende genera más comercio internacional, brindando ventajas en exportaciones para los demás países ya que, debido a su sobrepoblación, este país se ve inmerso en la necesidad de importar productos para cubrir su demanda, en consecuencia, actualmente China es uno de los principales destinos de las exportaciones de banano del Ecuador. Es de conocimiento común que China fue el origen del Covid-19, pero sin embargo eso no permitió que su economía se viera afectada y hoy en día el país celebra su gran gestión en contra de la pandemia del coronavirus.

1.4 Medidas de bioseguridad implementadas en Autoridad Portuaria – Puerto

Bolívar

El Ecuador cumple con las normativas de bioseguridad en todas las autoridades portuarias del país mientras dure la emergencia sanitaria con el fin de mantener abastecido al país y no detener las exportaciones ecuatorianas en los distintos mercados internacionales (Chilan et al., 2020).

El Ministerio de Salud Pública y Ministerio del Trabajo (2020), emitieron protocolo de seguridad y salud en el trabajo para el sector público y privado, en el cual resuelve que se debe mantener las siguientes medidas de bioseguridad mientras dure la pandemia provocada por el coronavirus:

- Conservar una distancia establecida de 2m.
- Los transportistas deberán permanecer dentro del vehículo mientras continuación en las instalaciones.
- Evadir el contacto físico al saludar.
- Abstenerse de usar materiales y equipos que sean de una tercera persona, en caso de que tenga que utilizarlo con mucha relevancia, debe realizar la limpieza y desinfección del material antes y después de su uso.

- Ejecutar con mucha frecuencia el lavado de manos y mantener una limpieza higiénica respiratoria muy continua.
- Evitar manipular boca, ojos y nariz sin haber ejecutado una limpieza de las manos como lo es el uso de alcohol.
- Eliminar de forma correcta los desechos generados en el lugar de trabajo.
- Consumir los alimentos en las zonas establecidas y en los horarios pertinentes para su efecto, es recomendable evitar salidas en aglomeraciones para comer con el determinado fin de mantener distancia.

1.5 La importancia del uso correcto de contenedores refrigerados para la exportación de banano

Según Eslava (2019), los correctos procesos portuarios son de suma importancia para realizar una exportación sin ningún inconveniente, es por esto que se debe conocer el elemento principal para el transporte de las mercancías y estos son los contenedores. Los mismos que pueden ser de diferentes tamaños, estandarizando sus medias en 20 y 40 pies de largo (*TEU* y *FEU*). Las mercancías, cajas, o bultos se estiban dentro del contenedor en las fábricas, haciendas, acopios, etc. Por consiguiente, una vez que el contenedor se encuentra lleno, este debe ser sellado y trasladado por el transportista contratado por la exportadora para su movilización hacia puerto, cuando se encuentra en zona portuaria, este contenedor es manipulado por los respectivos estibadores que se encargaran de embarcar los contenedores sobre la cubierta del buque en el cual será transportado. Éste mismo proceso se repite de manera inversa al llegar a su puerto o país de destino, cabe recalcar que, durante el tiempo del transporte del contenedor, no debe ser abierto ni tampoco se debe cambiar de posición (Eslava, 2019).

Según Eslava (2019) menciona que, los embarques de banano se deben realizar en contenedores refrigerados a una temperatura de entre 13 °C y 16°C, por ende, se debe solicitar con anticipación el contenedor ya que la disponibilidad no es inmediata, por tanto, es importante solicitarlo con semanas de anticipación. Una vez en posesión del contenedor se debe inspeccionarlo, para corroborar que se encuentre en buen estado. El embarque de la fruta en el contenedor debe ser correctamente estibado, para evitar que la fruta se deteriore en todo su proceso de traslado y manipulación del contenedor (Eslava, 2019).

1.6 Documentos requeridos para la correcta exportación de banano contenerizado.

Peña (2016) argumenta que, los documentos son de suma importancia dentro del comercio internacional, ya que brindan seguridad en cada uno de los procesos y operaciones a realizar en una exportación; entidades como la aduana solicitan documentos como: La declaración de exportación, factura comercial, documentos relativos al transporte y régimen aduanero correspondiente, certificado de origen, certificado fitosanitario, etc. El documento más importante dentro del comercio internacional es la factura comercial, en ella se detalla la cantidad y precio del producto negociado explícitamente, otro documento de relevancia dentro del proceso de exportación y transporte de la mercancía, es la lista de contenido o lista de empaque, éste es un documento emitido y rubricado por la empresa exportadora, permite la facilitación a las autoridades aduaneras en el reconociendo de la mercadería transportada (Peña, 2016).

Según Peña (2016), es necesario saber que, la exportación de banano se la realiza mediante el incoterm FOB o más conocido como free on board por sus siglas en inglés. Éste incoterm obliga al exportador a entregar la mercancía a bordo del buque, por tanto, al momento que la mercancía sobrepasa la borda del buque acordado, en el puerto designado, todos los riesgos y costos de exportación incurren sobre el comprador o importador de la mercancía. Uno de los documentos que corresponde al transporte marítimo es el B/L o Bill of lading, este escrito es emitido por la respectiva compañía naviera, en donde se especifica el acto de recepción de la mercadería hacia su puerto de destino en el pertinente buque (Peña, 2016).

1.7 Documentación y procesos requeridos para la exportación de banano contenerizado en Autoridad Portuaria – Puerto Bolívar.

1.7.1 Documentos pre – ingreso a Autoridad Portuaria Puerto – Bolívar.

- **AISV o Autorización de ingreso y salida de vehículo con carga de exportación:** Es un documento que es necesario que se genere previamente ya que se envía a la autoridad portuaria la información sobre la unidad que va a ingresar.
- **Guía de remisión:** Este documento es el soporte que sustenta el traslado de bienes.
- **Los transportistas deben traer consigo:** Guía de transporte, hoja de evaluación y orden de corte.

1.7.2 Patio de almacenamiento de contenedores vacíos. Los documentos requeridos para el retiro del contenedor vacío en autoridad portuaria son:

Booking – EIR - Solicitud AISV de salida - Certificado de fumigación

El exportador, contrata el servicio de un transportista terrestre al que entrega el booking para que se dirija al depósito a recoger el contenedor vacío. El transportista terrestre recoge los sellos en área de bodega, los mismos que serán utilizados en la finca y posteriormente se dirige al depósito de contenedores vacíos donde presenta los documentos antes mencionados en la entrada. El depósito verifica y hace entrega al transportista del contenedor que había sido reservado previamente. La entrega se acredita mediante un EIR (*Equipment Interchange Receipt*), dicho documento es emitido en el control Gate (control de entrada/salida) en el que se registra el traspaso de la responsabilidad del contenedor. Una vez que ha sido cargado el contenedor vacío en el vehículo, el transportista abandona las instalaciones del depósito para dirigirse a la hacienda indicada por el exportador. Una vez que se dispone de la carga en el contenedor, el transportista terrestre emite la Guía de Remisión.

1.7.3 Control de ingreso al patio de almacenamiento reefer. Yilport permite la entrada de contenedores de la naviera hasta 12 horas antes de la hora y fecha del atraque del buque donde se embarcará la unidad (Cut off). El transportista ingresa a patio de camiones en autoridad portuaria en donde entrega los documentos antes mencionados y sigue a la garita, banano contenerizado y camiones.

1.7.4 Operatividad en patio de almacenamiento reefer. El transportista terrestre al Ingresar al patio reefer, entrega la Guía de Remisión y carta de temperatura, esto le permite posteriormente dirigirse al sitio donde se realizará el stacking con maquinaria especial, en donde se procede a pilar y luego a conectarlo a refrigeración. Departamento de operaciones envía órdenes de servicio que el exportador pide, de la misma manera solicita un acta de recepción de sello para ese contenedor. El 2% del total de camiones son inspeccionados por Agrocalidad en puerto y los demás van a las bodegas y son inspeccionadas por empresas certificadoras de calidad contratadas por el exportador, luego se realiza el porteo al patio reefer para ser consolidadas, selladas, conectadas. Departamento de operaciones envía órdenes de servicios de consolidación a bodega. El patio reefer comunicara electrónicamente a Aduanas el ingreso de las mercancías a sus recintos dentro del plazo de 2 horas computados

a partir del término de la recepción. Las debidas inspecciones de los contenedores los realiza Aduana y Narcóticos. Aduana realizará la inspección pre embarque a ciertos contenedores. Narcóticos elige los contenedores aleatoriamente para su inspección, se le informa al exportador por e-mail la fecha y hora para que se presente en el puerto y presencie la inspección.

1.7.5 Embarque del contenedor en el buque asignado. El capitán de buque envía directamente al terminal Yilport el BAY PLANE, donde indica en que bahía se los ubica y la cantidad. El capitán o el primer oficial a bordo acuden el recibo del cargamento en el buque a través de la entrega del documento lista de embarque de contenedores firmada y sellada por el capitán al agente naviero. En él se insertan las observaciones pertinentes en el caso de mal orden o condición de la mercancía en el momento de embarque. La exportadora debe hacer la entrega del certificado de peso que es otorgado por bascula interna al ser pesado el contenedor y la carta de temperatura que tiene que señalar de 13.3°C a 14.3°C y ventilación del 5%, esto va a permitir al capitán conectar a la toma eléctrica guiándose de las instrucciones ahí mencionadas.

1.7.6 Documentos que elabora el agente naviero post-embarque del contenedor
- Conocimiento de embarque (Bill of Lading): acredita que las mercancías se han recibido a bordo del buque, que existe un contrato de transporte y que el cargamento descrito pertenece al legítimo contenedor, este documento es el que deberá ser entregado en el puerto de destino.

- Manifiesto de carga: el agente marítimo es normalmente el encargado de informar a la Aduana y a Yilport S.A que la mercancía embarcada va a abandonar el territorio aduanero. Habitualmente se elabora un Manifiesto por cada destino de la carga y se crea a partir de los datos comprendidos en el conocimiento de embarque.

Todos los documentos y procedimientos anteriormente mencionados se pueden visualizar en el gráfico 1.

CONCLUSIONES

Como demuestra la investigación, la correcta aplicación de los procesos portuarios para la exportación de banano, va a permitir que las exportadoras de este prestigioso producto puedan cumplir con éxito su principal objetivo, que es la salida de la mercancía desde Autoridad Portuaria-Puerto Bolívar hasta su puerto de destino.

Es inminente que las exportaciones de banano tanto a nivel nacional como a nivel provincial no se han visto mayormente afectadas, debido a que las exportaciones de este producto no han cesado en todo el tiempo de la pandemia provocada por el coronavirus. Esto ha permitido mantener fuentes de trabajo, debido a que la mayoría de la población se dedica al trabajo agrícola. Equilibrando de ésta manera la economía del país, ya que Ecuador es un país sumamente dependiente de las exportaciones.

Podemos ver que las diversas medidas de bioseguridad para poder evitar el contagio del coronavirus en el país, ha permitido que las entidades públicas y privadas puedan seguir ejerciendo sus actividades con normalidad, llevando un control estricto del uso de mascarilla, alcohol, guantes, distancia establecida y otras medidas de prevención que permiten precautelar la salud de cada uno de los empleados.

BIBLIOGRAFÍA

- Armijos, V., Enderica, O., Palomeque, E., & Bermeo, J. (2018). Los Sistemas de Información en el Sector Público en el Ecuador: Estudio de caso la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. *Ciencia UNEMI*, 25-37.
- Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (16 de Octubre de 2020). *Autoridad Portuaria Puerto Bolívar*. Obtenido de Autoridad Portuaria Puerto Bolívar: <https://bit.ly/3nirYGj>
- Camino, S., Andrade, V., & Pesántez, D. (2016). Posicionamiento y eficiencia del banano, cacao flores del Ecuador en el mercado mundial. *Revista Ciencia UNEMI*, 48-53.
- Chilan, I., Chimbo, C., García, G., & Granoble, P. (2020). Emergencia sanitaria del covid-19 y su efecto en las relaciones comerciales internacionales del Ecuador. *Polo del conocimiento*, 75-88.
- Eslava, A. (2019). *Logística del transporte de mercancías en contenedores marítimos*. Bogotá: Ediciones de la U.
- García, M., Juca, F., & Oswaldo, J. (2016). Estudios de los eslabones de la cadena de valor del banano en la provincia de El Oro. *Universidad y Sociedad*, 51-57.
- Gutiérrez, A. (2019). El papel de las TIC en la cadena de suministro portuaria: el caso del puerto de Manzanillo, México. *Revista de investigación en tecnologías de la información*, 241-249.
- Jiménez, s., & Mora, A. (2018). Manual de Procesos Logísticos para la exportación de banano en la empresa. *Manual de Procesos Logísticos para la exportación de banano en la empresa*. Guayaquil, Ecuador.
- Licona, Á., Reyes, M., & Celaya, R. (2015). *Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam*. México: Instituto Tecnológico de Sonora.

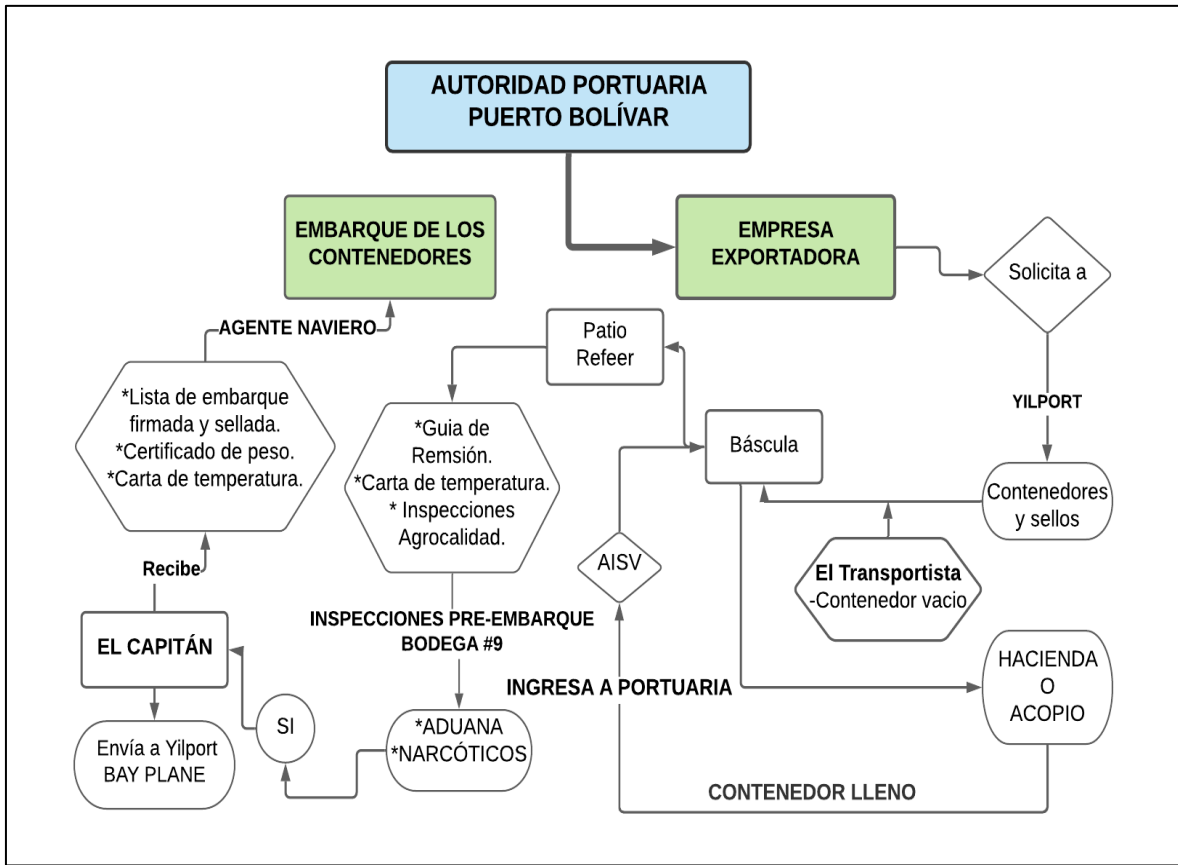
- Martínez, O., Lapo Calderón, B., Pérez Rodríguez, J., Zambrano Cabrera, C., & Maza Valle, F. (2015). Mecanismo de gelatinización del almidón nativo de banano exportable del Ecuador. *Revista colombiana de Química*, 16-21.
- Mendoza, L., Castillo, M., & Malatay, K. (2020). Plan de negocios para la creación de una empresa exportadora de banano orgánico ecuatoriano a Rusia. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1-146. Obtenido de <https://bit.ly/32G0pyP>
- Ministerio de comercio exterior. (2017). *Informe sector bananero ecuatoriano*. Quito.
- MINISTERIO DE PRODUCCIÓN. COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA. (16 de Octubre de 2020). <https://www.produccion.gob.ec/>. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/>: <https://bit.ly/3nfdTcw>
- Ministerio de salud pública & Ministerio del trabajo. (2020). *Armada del Ecuador*. Obtenido de Armada del Ecuador: <https://bit.ly/36vi6SS>
- Ministerio de Salud Pública. (2020). Protocolo de seguridad y salud en el trabajo para el sector público y privado. *Protocolo de seguridad y salud en el trabajo para el sector público y privado*. Obtenido de Protocolo de seguridad y salud en el trabajo para el sector público y privado.
- Peña, C. (2016). *Manual de transporte para el comercio internacional*. Barcelona: Marge Books.
- PRO ECUADOR. (24 de OCTUBRE de 2020). *PRO ECUADOR*. Obtenido de PRO ECUADOR: <https://bit.ly/3nke8mW>
- Proaño, M., Garcés , E., & Alcívar , O. (2017). La importancia del conocimiento de las operaciones portuarias en la formación profesiona de los estudiantes de comercio exterior. *Multidisciplinaria de Investigación*, 54-61.
- Quevedo, M., Vásquez, L., Quevedo, J., & Pinzon, L. (2020). COVID - 19 y sus efectos en el comercio intermacional. Caso Ecuador. *Dominio de las ciencias*, 1006 - 1015.
- REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS, P. B. (2011). *REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS, PUERTO BOLÍVAR*. Resolución 421.

Shanghai International Group. (27 de Octubre de 2020). *Shanghai International Group*.
Obtenido de Shanghai International Group: <https://bit.ly/32HPhkZ>

Yilport Holding. (19 de Octubre de 2020). *Puerto Bolivar, Ecuador*. Obtenido de Puerto
Bolivar, Ecuador: <https://bit.ly/35qHKJ6>

ANEXOS

Gráfico 1 . Flujograma del proceso portuario para la exportación de banano



Fuente: Autor

Gráfico 2 Autoridades portuarias del Ecuador



Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar – APPB

El puerto presenta aguas tranquilas, gran calado en los muelles. Profundidad del canal de navegación de entre 13 a 14.5 metros. Existen actualmente 5 muelles construidos. Con longitud entre 125 y 300 metros, y con calado de entre 10 y 14 metros. Se encuentra en concesión con la empresa Yilport S.A.

Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG

localizado en un brazo de mar denominado Estero Salado. Longitud de 51 millas náuticas.

ANDIPIERTO GUAYAQUIL S.A. – Terminal de Gráneles / Multipropósito. La concesionaria brinda el servicio de carga y descarga de gráneles sólidos y líquidos. Posee 155 metros de muelle y 13 bodegas multipropósito.

CONTECON GUAYAQUIL S.A. – Terminal Contenedores y Multipropósito. Concesión hasta el año 2046. La concesionaria cuenta con 1625 metros de muelle, 10 puestos de atraque y 90 metros de muelle para remolcadores.



Autoridad Portuaria de Manta – APM

Localizada en la provincia de Manabí. Dispone de 2 muelles de 200 metros de longitud. 620 metros para actividades pesqueras y de cabotaje. Cuenta con 12 hectareas para almacenamiento.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas – APE

Puerto multipropósito
Área superior a 44.4 Hectareas.
3 muelles de entre 20 y 300 metros de longitud.



DP World Posorja

Puerto de aguas profundas. Terminal con muelle de 467,5 metros; 4 gruas super post Panamax (las más grandes de Sudamérica) . Canal de navegación: nuevo y más seguro canal de acceso con 16.5m de dragado y 21 millas náuticas de longitud.

Fuente: CAMAE (Cámara Marítima del Ecuador)

Tabla 3 Los cinco primeros puertos con mayor volumen en exportaciones

Rank	Puertos	2018 Volumen (Millones TEU)	2017 Volumen (Millones TEU)	2016 Volumen (Millones TEU)	2015 Volumen (Millones TEU)	2014 Volumen (Millones TEU)
1	Shanghai, China	42.01	40.23	37.13	36.54	35.29
2	Singapore	36.6	33.67	30.9	30.92	33.87
3	Shenzhen, China	27.74	25.21	23.97	24.2	24.03
4	Ningbo- Zhoushan, China	26.35	24.61	21.6	20.63	19.45
5	Guangzhou Harbor, China	21.87	20.37	18.85	17.22	16.16

Fuente: WSC (*World Shipping Council*)

Tabla 4

Fundamentación teórica conceptual	
Aforo	Actividades que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida y determinar los gravámenes que se le sean aplicables por parte de la CAE.
Almacenamiento	Es el servicio que se presta a la carga, que permanece en los lugares de depósitos determinados por la Autoridad Portuaria.
AISV	Es la autorización de ingreso y salida de vehículos con carga con la finalidad de determinar la trazabilidad de las mercancías que ingresan o salen del Puerto.
Básculas	Las básculas son instrumentos que tienen como objetivo pesar y medir cantidades de masa.
Buque	Toda construcción naval destinada a navegar, cualquiera que sea su clase incluida sus partes integrantes y partes accesorias
Calado	Es la profundidad sumergida de un buque en el agua.
Carga o Descarga	Se define como tal el servicio de subida o bajada de la mercadería entre cualquier lugar en tierra o cualquier medio de transporte por agua, aéreo o terrestre o bien entre dos de ellos.

Fuente: Reglamento de operaciones portuarias de Puerto Bolívar; Resolución 421.
