



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**“ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS ENTRE
EL PUERTO DE POSORJA Y YILPORT PUERTO BOLÍVAR DURANTE EL
PERIODO 2020.”**

**QUIROZ SALVATIERRA ENNIC VIVIANA
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**RIVERA JADAN SOLANGE LIZBETH
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2021**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**“ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS
ENTRE EL PUERTO DE POSORJA Y YILPORT PUERTO
BOLÍVAR DURANTE EL PERIODO 2020.”**

**QUIROZ SALVATIERRA ENNIC VIVIANA
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**RIVERA JADAN SOLANGE LIZBETH
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2021**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

ANÁLISIS DE CASOS

**“ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS SERVICIOS
PORTUARIOS ENTRE EL PUERTO DE POSORJA Y YILPORT
PUERTO BOLÍVAR DURANTE EL PERIODO 2020.”**

**QUIROZ SALVATIERRA ENNIC VIVIANA
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**RIVERA JADAN SOLANGE LIZBETH
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

DIAZ CUEVA JIMMY GABRIEL

**MACHALA
2021**

ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS ENTRE EL PUERTO DE POSORJA Y YILPORT PUERTO BOLIVAR DURANTE EL PERIODO 2020

INFORME DE ORIGINALIDAD

10%

INDICE DE SIMILITUD

10%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

0%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ug.edu.ec Fuente de Internet	8%
2	Julio Mar-Ortiz, Maria D. Gracia. "Un análisis de los factores que afectan la productividad de los sitios de atraque en una terminal de contenedores", Ingeniería, investigación y tecnología, 2017 Publicación	<1%
3	José César Lenin Navarro Chávez, Odette Virginia Delfín Ortega. "Las Principales Terminales de Contenedores Portuarias en el Ámbito Internacional: Un Análisis de Eficiencia Económica", Revista Mexicana de Economía y Finanzas, 2020 Publicación	<1%
4	Submitted to Universidad Técnica de Machala Trabajo del estudiante	<1%
5	www.scielo.org.mx Fuente de Internet	

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

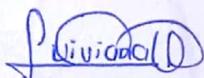
Las que suscriben, QUIROZ SALVATIERRA ENNIC VIVIANA y RIVERA JADAN SOLANGE LIZBETH, en calidad de autoras del siguiente trabajo escrito titulado "ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS ENTRE EL PUERTO DE POSORJA Y YILPORT PUERTO BOLÍVAR DURANTE EL PERIODO 2020.", otorgan a la Universidad Técnica 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 tienen potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

Las autoras declaran 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.

Las autoras como garantes de la autoría de la obra y en relación a la misma, declaran que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asumen 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.



QUIROZ SALVATIERRA ENNIC VIVIANA

1728734805



RIVERA JADAN SOLANGE LIZBETH

0750912859

RESUMEN

El gran crecimiento en el comercio internacional en los últimos 50 años se dio a través de los gobiernos que pusieron atención a la importancia de los puertos, especialmente en los grandes terminales donde se desarrollan grandes industrias, es por ello que se comienza a ver cambio en las instituciones para la mejora de los puertos.

En la presente investigación de análisis de caso haremos una comparación de los servicios portuarios que ofrecen dos de los puertos más importantes del Ecuador como lo es: Yilport Puerto Bolívar que se encuentra en la provincia del El Oro, ciudad de Machala es una entidad que permite la importación productos y a la exportación de materia prima como: banano que es la fruta con mayores ventas que se realizan a través de este puerto.

Otro de los puertos que analizaremos y es uno de los más importantes de Guayaquil es Puerto Posorja que inicio sus actividades en 2019 y se caracteriza por ser un centro pesquero importante para la región. Tiene como objetivo ser unos de los mejores puertos de aguas profundas donde no solo mirara hacia el Atlántico sino también al Pacífico, con la finalidad de llevar productos a todas partes del mundo y generar más ingreso al país.

El presente caso nos ayudará a identificar los servicios portuarios que ofrecen cada uno de los puertos mencionados anteriormente, se analizará de manera minuciosa sus tarifas y cuan beneficiosos es para nuestro país. Este trabajo se dividirá en cuatro capítulos donde el primero consta el diagnóstico y conceptualización del objeto de estudio, el segundo relataremos el marco teórico y temas relevantes, el tercero manifestaremos sobre la metodología a utilizar y por último el cuarto capítulo son los resultados de la investigación la cual servirá para verificar que nuestro análisis de caso cumplió con todas las expectativas.

Palabras Claves: servicios, comercio internacional, puertos, exportación, importación.

ABSTRACT

The great growth in international trade in the last 50 years occurred through the governments that paid attention to the importance of ports, especially in large terminals where large industries are developed, which is why changes are beginning to be seen in institutions for the improvement of ports.

In this case analysis investigation we will make a comparison of the port services offered by two of the most important ports in Ecuador, such as: Yilport Puerto Bolívar, which is located in the province of El Oro, city of Machala, is an entity that allows the import of products and the export of raw materials such as: bananas, which is the fruit with the highest sales made through this port.

Another of the ports that we will analyze and is one of the most important in Guayaquil is Puerto Posorja, which began its activities in 2019 and is characterized by being an important fishing center for the region. Its objective is to be one of the best deepwater ports where it will not only look towards the Atlantic but also the Pacific, in order to take products to all parts of the world and generate more income for the country.

This case will help us identify the port services offered by each of the ports mentioned above, we will carefully analyze their rates and how beneficial they are for our country. This work will be divided into four chapters where the first consists of the diagnosis and conceptualization of the object of study, the second we will report the theoretical framework and relevant issues, the third we will state the methodology to be used and finally the fourth chapter are the results of the investigation which will serve to verify that our case analysis met all expectations.

Keywords: Industry, services, international trade, ports, export, import.

ÍNDICE GENERAL

	pág.
RESUMEN	10
ABSTRACT.....	11
ÍNDICE GENERAL	12
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	14
ÍNDICE DE TABLAS	15
LISTA DE ABREVIATURAS Y SIGLAS	16
CAPÍTULO I: DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	19
1. Marco Conceptual.....	19
1.1 Definición de Comercio exterior.....	19
1.2 Antecedentes Históricos.	21
1.2.1 Definición de puertos.....	21
1.2.2 Servicios Portuarios	22
1.2.3 Importancia de los servicios portuarios en Ecuador	24
1.2.4 Definición de Importación y exportación.	28
1.2.4.1 Importación.....	28
1.2.4.2 Exportación.....	29
1.2.5 Servicios.....	30
1.2.6 Instituciones del comercio exterior.....	30
1.3 Antecedente referencial.	31
1.3.1 Descripción de los servicios portuarios y tarifas de los puertos	33

1.3.2 Servicios portuarios que ofrece el Puerto Posorja	34
1.4 Marco contextual.	35
1.4.1 Descripción Física.....	35
1.4.1.1 Yilport.....	35
1.4.1.2 Dp world Posorja	37
1.4.2 Descripción Demográfica.	37
1.4.2.1 Yilport Holding.....	37
1.4.2.2 Dp world Posorja	38
1.5 Descripción Sociológica	38
1.5.1 Posorja	38
1.5.2 Yilport.....	39
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	41
2.1 Métodos teóricos.....	41
2.1.1 El histórico-lógico.....	41
2.1.2 El analítico-sintético.	41
2.1.3 La modelación.....	41
2.1.4 El sistémico.....	42
2.2 Población.	42
2.3 Métodos empíricos.....	42
2.4 Métodos estadísticos.	42
2.5 Técnicas.	43

CAPÍTULO III: DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	44
3.1 Resultados de la investigación.....	44
3.2 Descripción y Análisis de los resultados.	44
CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	51
4.1 Comparación de las Tarifas por servicio entre el Puerto de Yilport y el de Posorja.	51
CONCLUSIONES	56
RECOMENDACIONES.....	57
BIBLIOGRAFÍA	58
ANEXOS	63

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Funciones del Puerto Marítimo	24
Ilustración 2. Procesos de los servicios portuarios.....	25
Ilustración 3. Procesos de los servicios portuarios.....	26
Ilustración 4. Tipos de cargas a granel.....	27
Ilustración 5. Función del puerto en el comercio exterior.....	28
Ilustración 6. Las funciones de los puertos en el comercio exterior	34
Ilustración 7. Ocupaciones de DP World Posorja	35
Ilustración 8. Yilport Puerto Bolívar	36
Ilustración 9. DP World Posorja	37
Ilustración 10. Yilport Puerto Bolívar	63
Ilustración 11. Muelle Yilport Puerto Bolívar	63
Ilustración 12. Manipulación de carga.	63

Ilustración 13. Puerto Posorja	64
Ilustración 14 Muelle Puerto Posorja	64
Ilustración 15. Manipulación de contenedores.....	65

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Clasificación de muelles.....	36
Tabla 2 Tarifa general de Yilport.....	45
Tabla 3. Tarifas generales de DP World Posorja.....	46
Tabla 4. Recepción/ Despacho de contenedores.....	51
Tabla 5. Porteo de Contenedores	51
Tabla 6. Provisión y colocación de sellos.....	52
Tabla 7. Desinfección de contenedores	52
Tabla 8. Pesaje de contenedores	52
Tabla 9. Conexión y energía a contenedores refrigerados.....	53
Tabla 10. Operación Aforo/Inspección de Contenedores - RAYOS X.....	53
Tabla 11. Manipuleo de Contenedores en Terminal.....	53
Tabla 12. Colocación de sellos	54
Tabla 13. Desconsolidación de contenedor	54
Tabla 14 Almacenaje de contenedores de importación	54
Tabla 15. Emisión de masa de la carga bruta certificada.....	55

LISTA DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

1(BCE) Banco Central del Ecuador.....	18
2 OMI (Organización Marítima Internacional).....	32
3 TEU (Unidad de Medida del transporte marítimo).	38

INTRODUCCIÓN

Actualmente el uso de los terminales y puertos vía marítima están siendo usado con más frecuencia debido a que en ellos se llevan a cabo las operaciones del comercio exterior tanto importaciones como exportaciones de bienes y servicios por lo cual nos enfocaremos en los puertos Posorja y Yilport Puerto Bolívar.

“Los puertos son parte vital en el comercio de los países, por medio de ellos se realiza en gran medida los intercambios comerciales entre distintas naciones” (Quintero, Almanza, & Pimienta, 2021). Las operaciones portuarias contribuyen a la independencia económica de países y representan un elemento estratégico del comercio internacional es por eso que a nivel mundial todos los países se enfocan en la comercialización de mercancías para una mejora en sus ingresos.

Los cambios que han ocurrido en el comercio internacional durante estos últimos 40 años han resultado de gran importancia, en relación con el transporte y la industria marítima que han sufrido transformaciones por las consecuencias de las dinámicas de concentración y desconcentración portuaria, las cuales han impulsado importantes procesos de acumulación de tráfico en varios lugares determinados y del mismo modo aparición de nuevas oportunidades. (González y Novo, 2016).

Los puertos son de gran ayuda para la economía de todos los países, no únicamente porque forman parte de los transportes internacionales sino también porque apoya al desarrollo de las regiones a las cuales pertenecen, facilitando determinadas transacciones y generando ingresos para mejorar la economía de cada país. En América Latina existen diversos canales de distribución tanto de comunicación como de marketing otorgado a cada país. Su desarrollo ha evolucionado de acuerdo con las necesidades de la región e incluso en el sistema de producción de un propio país.

El propósito de la siguiente investigación es el nutrir conocimientos sobre los servicios portuarios, realizar un análisis comparativo entre dos puertos los cuales son muy fundamentales para el desarrollado económico de nuestro país. En la era de la globalización actual, las actividades de comercio exterior se han desarrollado a un alto nivel, casi ningún país puede ser autosuficiente por lo tanto tienen que tener interdependencia e interconexión de las naciones.

Los logros del país están determinados en gran medida por las instalaciones comerciales, la infraestructura, los costos entre otras cosas, la logística eficiente que puede proporcionar gracias a los beneficios que la importación y exportación pueden traer a su negocio, contribuir a la expansión y crecimiento de la economía nacional nuestro objetivo es desarrollar un análisis comparativo entre el Puerto de Posorja y Yilport Puerto Bolívar sobre los servicios portuarios con el objetivo de determinar estrategias que contribuyan a la mejora del servicio tomando en cuenta que también influye atención que tiene cada puerto, se considera que ambos usan diferente terminología tanto en seguridad, eficacia, efectividad, calidad, regular, continua y no exclusiva, para darle una mejor experiencia a los servicios prestados y aumentar los beneficios para la economía nacional.

Ecuador ha debido modificar sus exportaciones ante la inesperada crisis que se debió por la caída en el precio del petróleo y covid-19 y volver a mirar a uno de sus productos más tradicionales, el banano, el cual retomó su lugar como la principal mercancía enviada al exterior.

La ciudad de Machala es uno de los centros con mejor producción y económicos de la Provincia de El Oro, es en donde se provee el 60% de los ingresos cuando se trata del sector ganadero, agrícola, etc. También tiene más influencia en el comercio, transporte y construcción, estos últimos están vinculados con las actividades bananeras y portuarias.

En el año 2020 el 1(BCE) Banco Central del Ecuador brindó datos sobre las exportaciones que a comparación del 2019 sufrió una caída respecto al 2,1% en bienes y servicios, pero productos como el camarón elaborado, banano, café, pescado, entre otros, resultaron ser positivos en cuanto a sus ventas, lo que resulto en mayor porcentaje a comparación del año 2019.

Nuestro objetivo es “Desarrollar un análisis comparativo entre el Puerto de Posorja y Yilport puerto Bolívar sobre los servicios portuarios con el objetivo de determinar estrategias que contribuyan a la mejora del servicio”, es importante subrayar la diversidad de las operaciones portuarias. Allí se están desarrollando multiservicios con la intervención de agentes y diversas organizaciones. Es decir, describir de los servicios portuarios entre el puerto de Posorja y Yilport Puerto Bolívar en el 2020 mediante la implementación de un análisis comparativo en el cual abarca destinatarios, manipuladores de carga, autoridades portuarias, remolcadores, amarres, aduanas, astilleros y talleres de reparación marítima, compañías de seguros, transportistas, transitorios, prestadores de servicios, almacén comercial, etc. De tal manera poder: “definir la evolución de los servicios portuarios”, “caracterizar gnoseológica, económica y administrativa los servicios portuarios” y “finalmente fundamentar teóricamente el análisis comparativo”.

El siguiente trabajo de titulación está determinado por 4 capítulos:

Capítulo 1: El cual contiene la conceptualización de los temas que son acordes a nuestra investigación y también esta detallado el marco contextual en el cual damos a conocer un poco solo sobre las empresas de Yilport y Posorja en cuanto a sus lineamientos, la descripción demográfica, física y sociológica de cada puerto.

Capítulo 2: En este capítulo encontramos la metodología usada para la investigación, desde el tipo investigación se va a realizar, población, los métodos empíricos y estadísticos y las técnicas.

Capítulo 3: Aquí se detalla los resultados de la investigación, los impactos que se esperan, la proyección, el área, institución y organismo y por último la descripción y análisis de la investigación que aquí detallamos las tarifas de los servicios que prestan el puerto de Yilport y el de Posorja.

Capítulo 4: Se realiza la discusión de los resultados, por medio de los datos recolectados se realiza una breve comprobación entre las tarifas de los servicios que prestan cada puerto a los importadores y exportadores.

Finalmente se detallan las citas bibliográficas donde se puede corroborar los datos e información que se utilizó para la realización de este trabajo investigativo.

CAPÍTULO I: DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

1. Marco Conceptual.

1.1 Definición de Comercio exterior.

Según Salazar et al. (2020) En el comercio exterior cada vez hay más definiciones en cuanto al termino exportación, pero todo va resumido en relación a la salida de los productos a un determinado país y así en sucesión, es decir, el país al que se envía productos de igual forma practica la exportación.

La introducción de la economía hacia un país es mediante las divisas otorgadas por las exportaciones que se realizan haciendo e uso de la conexión internacional, con el fin de brindar bienes y servicios que abastezcan tanto a proveedores como consumidores, teniendo claro que el comercio internacional permite la unión de convenios y acuerdos que regulan las operaciones tanto de importación y exportación con el objetivo de regularizar las tarifas internacionales, cabe destacar que cada país cuenta con distintas normativas, reglamentos, leyes que hacen que la forma de vender o comprar sea diferente, ya que para unos puede ser fácil y para otros difícil. Pero todo es cuestión de saber cumplir con todos los documentos o requisitos necesarios y así poder cumplir de manera satisfactoria.

El comercio exterior, nos permite la especialización de la misma, lo que beneficia al incremento de número de bienes que están disponibles en el mundo y de esa manera a partir de ello fomentar el bienestar tanto en países e individuos. (Ibarra, 2016). De acuerdo a como avanza la sociedad, las actividades se vuelven más complejas; como es el caso de comercio exterior que ha traspasado fronteras de cada país. Gracias al avance tecnológico ahora podemos comprar a otros países bienes o servicios de manera virtual. El comercio exterior es el intercambio entre un país con otro, con el fin de que los países involucrados puedan cubrir sus necesidades tanto externas como internas.

Los beneficios del comercio exterior son extensos por tanto alguna de sus características es: ayuda a movilizar mercancías de un país hacia otro, su proceso no forma parte de los cambios que ocurran en mercado a nivel mundial, posibilita en el desarrollo productivo de un país, relación comercial de los países determina en gran parte las relaciones diplomáticas, fomenta la competencia ya que los países quieren mejorar en cuanto a otros.

Algunas de las características a destacar sobre el comercio exterior son:

- La relación que tiene entre dos países o regiones diferentes
- Los procesos de importación o exportación
- Busca una integración económica equilibrada
- Que exista demanda interna y externa
- Contar con una infraestructura adecuada de logística
- Cumplir con todos los procedimientos legales para la correcta importación y exportación

En cuanto a las ventajas que ofrece abarcan las siguientes: acceso a servicios y productos de calidad, atracción de la inversión extranjera, incremento de la productividad, desarrollo de infraestructura, acceso a tecnología y mayor recaudación del Gobierno. Por otra parte, el comercio exterior presenta algunas desventajas como: falsificación de productos, mercancías dañadas durante el transporte, tiempos de entrega, costes por certificaciones.

1.2 Antecedentes Históricos.

1.2.1 Definición de puertos

Los puertos resultan de vital importancia para todo el país que cuenta con ellos, estos se constituyen como los puntos de enlace en cuestión de su flujo de mercancías. Ortega et al. (2017). En si los puertos son el enlace principal para los transportes marítimos por lo que es fundamental que brinden el comercio internacional de manera rápida, flexible y segura. Los primeros años de navegación marítima eran la pesca y el comercio. La pesca, es la recolección de recursos vivos del mar, componía el alimento principal en zonas costeras, que empezó a conservarse mediante el procedimiento de ahumado y salado. El comercio había surgido con el trueque, que significa el cambio de un bien por otro, ya con la existencia del dinero paso a ser un cambio de objeto por dinero, la circulación de las mercancías necesitaba de un transporte para llegar a todos los continentes. La navegación marítima se convirtió en un hilo internacional del comercio exterior.

Todo país que cuente con puertos y los terminales de contenedores sean eficientes y de tal manera que estén bien conectados, son puntos clave para minimizar los costos comerciales que se incluyen en los costos de transporte. (Navarro y Delfin, 2019). En la actualidad el sistema portuario es de gran ayuda para los importadores y exportadores de mercancías ya que estos agilitan el movimiento de las mismas, permitiendo ingresos para sus propietarios y quienes trabajan dentro de los puertos, ya sea entidad pública o privada.

Los puertos marítimos son importantes dentro de la cadena de suministro ya que conecta el transporte terrestre con el marítimo con los componentes de carga que son la entrada y salida de mercancías; así también como la salida de todas las exportaciones hacia los mercados internacionales.

Se identifico que en el sistema portuario del Ecuador existen entes comprometidos como: Puertos comerciales que pertenecen al Estado y Puertos especiales, entre los puertos comerciales están:

- Autoridad Portuaria de Esmeraldas
- Autoridad Portuaria de Manta

- Autoridad Portuaria de Guayaquil
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

Los puertos marítimos en la actualidad son interfaces entre los distintos géneros de transporte que son centros de transporte mixtos. Son áreas multifuncionales industriales y comerciales donde la mercancía no solo está acorde, sino que también son manufacturadas, manipuladas y distribuidas. En consecuencia, los puertos son multifuncionales los cuales para ejecutarse adecuadamente deben ser integrados en una cadena logística mundial. Un puerto competente no solo necesita infraestructura, equipamiento idóneo y superestructura, sino también debe contar con buenas comunicaciones, pero principalmente contar con un equipo dedicado, cualificado y finalmente con una mano de obra entrenada.

1.2.2 Servicios Portuarios

Los servicios portuarios son actividades que prestan intereses comunes desarrollados en el ámbito de los servicios portuarios, útiles para la correcta utilización de estos servicios en los puestos de seguridad, calidad, durabilidad y no discriminación. Estos servicios se definen como servicios portuarios generales.

El transporte marítimo tiene carácter transversal, es decir, comprende diferentes aspectos, entre ellos, la producción, comercio, desarrollo empresarial, el sector de transporte, las tecnologías de información y comunicación, el controlar las mercancías y que existan facilidades para el transporte y comercio. (Seoane, Bermúdez y Montes, 2018)

Uno de los canales importantes en el comercio exterior son los puertos marítimos ya que en la actualidad facilitan la circulación de bienes y servicios a nivel mundial, siendo esta la base fundamental en el comercio internacional fomentando la competencia entre sus diversos puertos y terminales constituidos.

Los puertos son el conjunto de obras e instalaciones y equipamiento localizadas en las zonas marinas costeras se dividen en 3 áreas principales: el área marítima que esta destinada a los buques, el canal de acceso y señalización, el área de maniobras es un área terrestre designada a las cargas como muelles, patios y bodegas de almacenamiento por

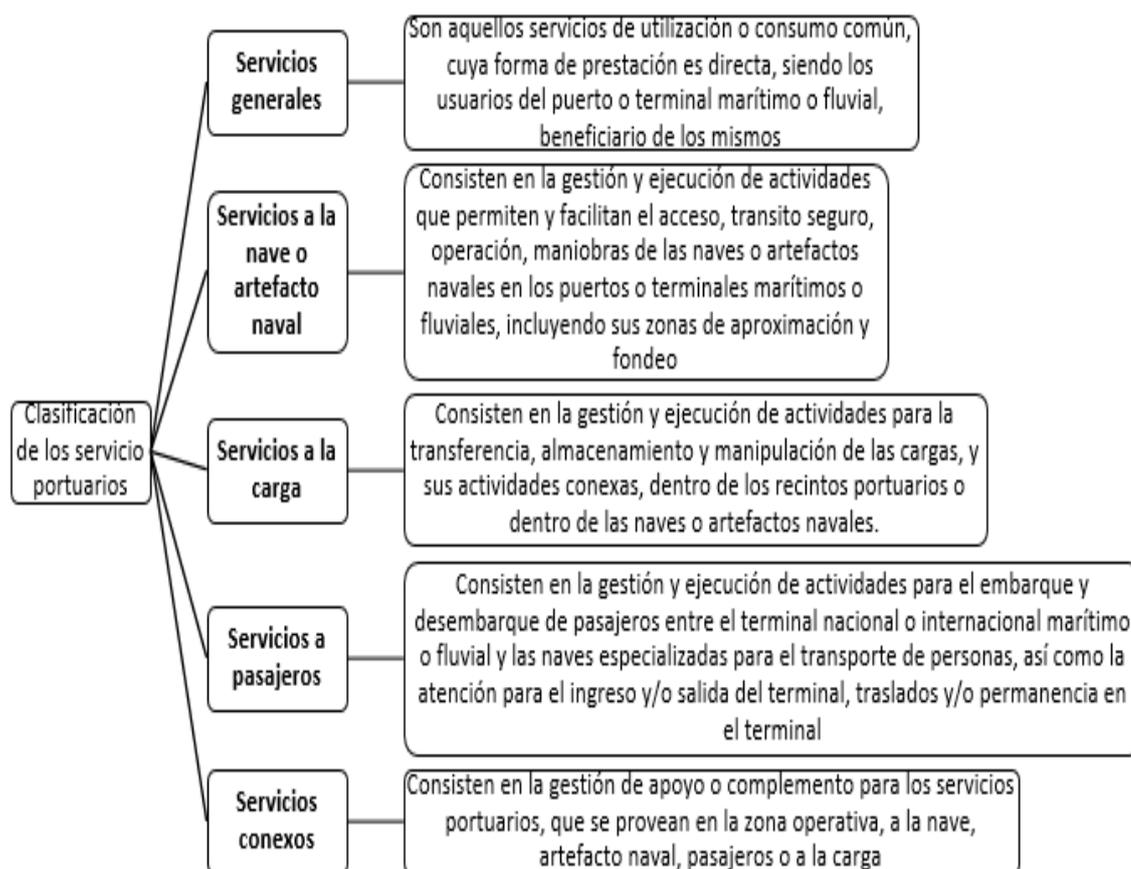
último el área de evacuación que son las vías de acceso al puerto desde las carreteras y estacionamiento.

Los terminales de contenedores son puertos especializados donde se maneja carga en contenedores la cual cuenta con equipos especializados para la manipulación de los contenedores como lo son las grúas pórtico las mismas que ayudan durante el proceso de carga y descarga de los contenedores desde el buque.

En la industria portuaria los servicios portuarios se proporcionan en torno a las terminales portuarias, compone actividades cuyo objetivo es posibilitar y dar fluidez al tráfico portuario, encierra varias operaciones que se evidencian desde la manipulación de la carga para ser embarcada o desembarcada, todo esto a la entrada, arribo, salida y zarpe de los buques en el puerto. Los servicios portuarios son el complemento necesario para el transporte marítimo, ya que comprenden un conjunto de actividades, así se diferencian: los servicios portuarios de estiba y desestiba de mercancías, abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de alimentos, señalización portuaria, dragado entre otros.

En la ilustración 1 se muestra la clasificación de los servicios portuarios, detallando cada una de las funciones que lo compone iniciando con servicios generales y culminando en servicios conexos.

Ilustración 1. Funciones del Puerto Marítimo



Fuente: Ministerio de Transporte y obras públicas (2016).

“El puerto es un eslabón en el transporte de mercancías de exportación e importación”. (Vázquez, García, & Torres, 2017). En si los puertos son de gran ayuda para las operaciones internacionales, generando economía, unión cultural, tecnología, cabe recalcar que los que hacen uso de estos lugares se los puede denominar importadores y exportadores los mismos que serán encargados de generar la documentación exigida para que dichas operaciones concluyan con éxito, todo esto depende de cada acuerdo o tratado comercial que tenga el país al cual será enviada o receptada la mercancía, estos valores se reforman dependiendo de los mismos.

1.2.3 Importancia de los servicios portuarios en Ecuador

Los puertos empezaron siendo las maravillas en relación de la ingeniería, sin embargo, las tareas de carga y descarga continuaban trabajándose con personas, es decir, su fuerza, quienes trabajan más ahí en ese entonces eran las personas que vivían cerca de la costa,

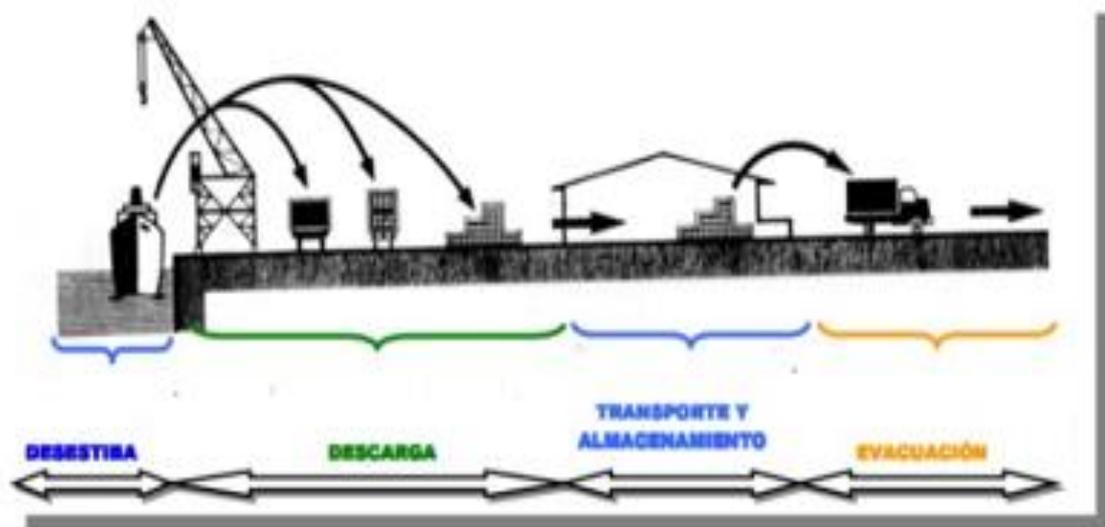
investigadores en el área resaltan, que el desarrollo de la navegación desde el principio era en esos lugares, tales como, bahía, desembocaduras de ríos, ofrecían atraque y refugio para las primitivas embarcaciones. (Bobadilla y Vanegas, 2018)

La evolución en cuanto a los servicios portuarios se lleva a cabo desde la antigüedad, donde se utilizaban las maquinarias utilizadas por el hombre las cuales ayudaban a efectuar operaciones marítimas en la época primitiva.

El rol que tenían los puertos ha ido cambiado durante el paso del tiempo, en relación de su función de conexión con el mar y tierra con operaciones de carga y descarga, al tiempo actual es parte de las redes logísticas en gestión del flujo de carga que ofrece todo servicio logístico de valor agregado, lo cual es de manera tanto eficiente y efectiva con cuidado al medio ambiente. (González et al., 2020).

En la ilustración 2 se muestra cómo se realizan los procesos en los servicios portuarios iniciando por desestiba y culminando en la evacuación.

Ilustración 2. Procesos de los servicios portuarios



Fuente: Puertos del Estado

Un punto importante a tener en cuenta es la manera que se cumplen con los servicios portuarios y concretar de manera correcta con las leyes y normativas establecidas en cada país. La carga es un conjunto donde las mercancías y bienes son protegidas por un embalaje que facilita su movilización, existen una gran variedad de productos para ser

transportados y comercializados; para garantizar un adecuado manejo se lo puede clasificar en dos tipos principales: carga general y carga a granel.

- La carga general: Se aplica para cualquier tipo de mercancía que estando embalada o sin embalar es tratada como unidad con el objetivo de ser transportada de un lugar a otro sin ningún inconveniente, esta puede ser dividida en carga general fraccionada que consiste en bienes sueltos como sacos y cajas. Por otra parte, la carga general en unidades la cual está compuesta por bienes individuales agrupados en unidades como los contenedores o pallets.

En la ilustración 3 se muestra cuáles son los tipos de equipos que se utilizan en la carga general, con sus respectivas subclasificaciones.

Ilustración 3. Procesos de los servicios portuarios



Fuente: Libro de guía logística Internacional

- La carga a granel: Este tipo de por lo general se almacena en tanques ya que se transporta en grandes cantidades, no se utiliza embalaje o unitarización se divide en: granel sólido en el cual entran; granos, madera y cemento. Así mismo tenemos el granel líquido conformado por mercancías que se encuentren en estado líquido como, por ejemplo: gasolina, petróleo, alimentos líquidos. Ambos tipos de productos se movilizan por succión o bombeo y otros elementos mecánicos, ninguno de estos productos necesita embalaje debido a que son movilizadas mediante tanques o bandas transportadoras.

En general los dos tipos de cargas son importantes al momento de querer embarcar los productos, esto varía dependiendo del bien a exportar o importar, en este aspecto también influye el tipo de transporte que se va a utilizar al momento de realizar la operación al comercio exterior, cumpliendo con todas las medidas de seguridad necesarias que se han regido hasta la actualidad.

En la ilustración 4 se muestran los tipos de bienes que la carga a granel puede transportar ya sean líquidos o sólidos.

Ilustración 4. Tipos de cargas a granel



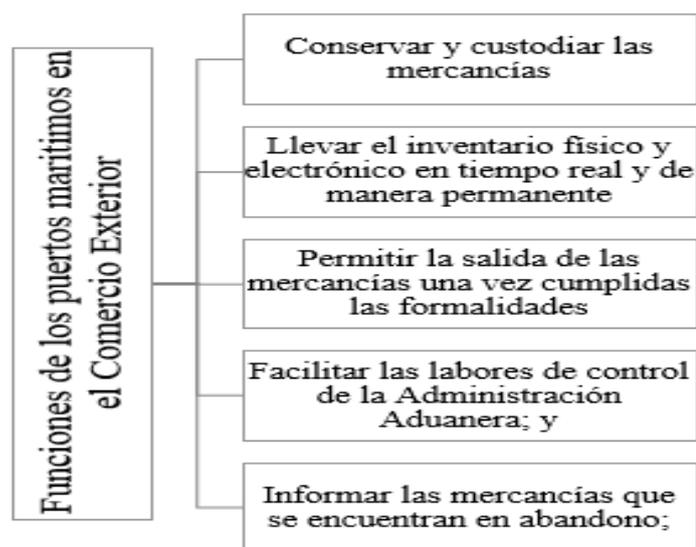
Fuente: Libro de guía logística Internacional

Actualmente la industria de transporte marítima es de mucha relevancia, ya que tiene una gran influencia en los contextos sociales y económicos, más la generación de empleos, por tanto, las actividades comerciales tienen relación de manera directa e indirecta con el mar. Las condiciones económicas en la comunidad moderna se asocian con el gasto de trasportación y con el eje principal de comercialización internacional.

La operación de descarga de buques abarca un conjunto de intervenciones cuya finalidad consiste en trasladar las mercancías de los muelles a los barcos y viceversa, tomando en cuenta que cada mercancía requiere de un tipo de descarga requerido, es fundamental revisar los embalajes antes de realizar esta acción.

En la ilustración 5 La ilustración detalla las funciones de los puertos marítimos en el comercio exterior.

Ilustración 5. Función del puerto en el comercio exterior



Fuente: González (2017)

El sector exportador en la economía ecuatoriana por impacto de la pandemia, fue el sector más implicado, el comercio internacional para el país es de gran importancia, debido a que todos los ingresos que son percibidos para la nación dependen de gran parte por las exportaciones de productos. (Quevedo et al., 2020) Actualmente, debido a la pandemia Covid-19 las exportaciones e importaciones son controladas constantemente, por lo que existieron productos ecuatorianos contaminados; es por eso que los servicios portuarios cumplen con todos los requisitos para lograr una correcta compra o venta.

1.2.4 Definición de Importación y exportación.

1.2.4.1 Importación

El termino importación hace referencia a la transferencia de propiedad de bienes o también a la prestación de servicios que son del exterior hacia los residentes del país, es decir la compra y venta de productos del exterior a el país. (Puglla, Andrade y Venegas, 2017) En si la importación es el ingreso de mercancías hacia territorio nacional mediante el pago de la debida tributación aduanera considerado en cada país, las importaciones se pueden dar bajo distintos regímenes los cuales pueden ser variados dependiendo al que se apegue el importador.

Es importante recalcar que las importaciones llegan con el fin de saciar las necesidades de los consumidores, las importaciones no son de mucha ayuda cuando se hacen en cantidades grandes hacia un país, esto puede resultar desfavorable para el mismo, si las importaciones superan a las exportaciones pueden dar como resultado una balanza comercial negativa. Algunas de las características de importación son: genera competencia productiva en los diferentes mercados internacionales, influye de gran manera en la balanza comercial ya sea para bien o para mal, el producto que ingresa al país es proveniente del exterior, es de gran ayuda para la economía.

En el Ecuador las importaciones son muy comunes, entre los principales productos que el país importa se encuentran: aceites de petróleo, medicamentos dosificados, teléfonos, automóviles, maquinarias, plásticos, químicos, fibras textiles, entre otros. Así mismo los productos importados son mayormente provenientes de China y Estados Unidos, esto se da gracias a la conexión que se genera al momento de encontrar proveedores de los distintos países, hacer uso de los acuerdos comerciales es importante al momento de realizar una importación.

Importar trae beneficios al país, si se hace la compra de maquinaria en el exterior ayuda al aumento de calidad en la fabricación del producto, se pueden elaborar productos con precios menores al mercado, también apoyar en la generación de empleo en la parte productiva o logística.

1.2.4.2 Exportación

Las exportaciones sin embargo es la transferencia de bienes o la prestación de los servicios que son producidos por la economía del país residente a otro país, es decir, venta de los productos nacionales a otros países. (Puglla, Andrade y Venegas, 2017). Es la salida de bienes o servicios que se realiza bajo una rigurosa documentación, la cual debe formar parte al momento de la venta de las mismas. Las exportaciones son de gran ayuda para la economía nacional y de ese modo el país da a conocer sus productos a nivel mundial como es el caso del Ecuador que las exportaciones que se realizan con mayor frecuencia.

Las exportaciones se realizan a nivel mundial, mucho de los países cuentan con tratados y convenios internacionales que les facilita la venta de mercancías hacia mercados

exteriores, el Ecuador es un exportador a gran escala a nivel mundial entre los productos que este exporta: el camarón con un crecimiento del 32% el banano y plátano, enlatados de pescado, flores naturales, cacao y elaborados, madera y elaborados, atún y pescado, aceites vegetales, brócoli, jugos y conserva de fruta.

Las exportaciones son importantes para un país porque representan el ingreso de divisas, la creación de fuentes de empleo, reducción de costos, participación internacional. A falta de productos que no se producen en dicho país se opta por realizar la exportación de un bien que si se produce e importar un producto que no tenga producción en el mismo.

1.2.5 Servicios

Los servicios están en relación con la satisfacción que percibe el cliente por el mismo, en pocas palabras para que la empresa conserve el cliente es indispensable un buen servicio, por ellos, es esencial dicha práctica. Según García (2016) define que los servicios están en relación con la satisfacción que percibe el cliente por el mismo, en pocas palabras para que la empresa conserve el cliente es indispensable un buen servicio, por ellos, es esencial dicha práctica. En si las empresas deben brindar un servicio eficiente y eficaz al cliente para así poder conservarlo, por eso es de suma importancia que las entidades tengan conocimiento sobre la práctica esencial que es brindar un buen servicio a cada consumidor.

Entre las características más importantes de los servicios podemos destacar que: se consumen y se producen al mismo tiempo, son distintos entre sí debido a que depende, quien, como y donde se ofrecen también la satisfacción de los servicios al producirse y consumirse dependerá en la forma que se aproveche. Por último, al brindar un servicio a un cliente el mismo añade el valor.

1.2.6 Instituciones del comercio exterior

El comercio exterior está relacionado con varias instituciones que ayudan a la regulación del mismo entre ellos cuenta con:

- Organización mundial del comercio: se ocupa de las normas que regula el comercio entre los países. Su principal función es garantizar que los intercambios comerciales tengan lugar de la forma más libre posible.

- Organización mundial de aduanas: se caracteriza por incrementar la eficiencia de las administraciones de aduana, contribuyendo al bienestar económico.
- Organización para la cooperación y desarrollo económico: se caracterizan por construir mejores políticas para una vida mejor.

Las acciones del comercio exterior se pueden convertir en ganar-ganar, haciendo una elección estratégica de productos de exportación en los cuales sean más competitivos y los productos de importación que son más atractivos traerlos del exterior.

1.3 Antecedente referencial.

En general, la operación de "carga y descarga" de un barco puede considerarse como todas las actividades destinadas a mover mercancías desde el muelle al barco (o viceversa), pero el término "descarga" se reserva para otras operaciones realizadas con el propósito de "equipar" la carga del buque, asegurándose de que no interfiera con las maniobras, desestabilización o estabilización del buque a bordo. Por lo tanto, la descarga es la desventaja del almacenamiento.

Según Tamayo, Mata y Santana (2021) definen que los puertos y terminales portuarios son interface clave para los sistemas de transporte, debido a que cuenta con distintas características propias y de estructuras complejas, las cuales demandan y representan grandes cantidades de recursos naturales, esto va de la mano con su construcción, desarrollo y operación, para ello, también es necesario con esfuerzos técnicos y financieros. En si los puertos son de vital importancia para los sistemas de transporte porque por medio de estos se realizan las exportaciones e importaciones de productos comerciales que ingresan al país, estos se encargan de revisar todas las medidas de sanidad de cada artículo o producto para de ahí ser entregado a las empresas o clientes.

El porcentaje en cuestión del comercio mundial por parte del transporte se realiza más por medio de buques cerca del 80%, es decir las mercancías que son trasladadas son por vía marítima. (Pejovés, 2021) El Comercio internacional funciona en varios tipos de modalidades transportes tanto; aéreos, terrestres y marítimos, se dice que un gran número de porcentaje forma parte de las operaciones marítimas es decir que se transportan por medio de buques, estas mercancías son enviadas bajo documentaciones requeridas y al igual que todos los bienes deben pagar los respectivos atributos, la compra y venta es muy popular en la actualidad existen muchas formas de comercializar y al igual maneras de distribuir los productos.

Como podemos darnos cuenta la nueva regla 2 OMI (Organización Marítima Internacional) 2020 podría afectar el comercio marítimo en la mayoría de los puertos a nivel mundial tanto en importaciones como en exportaciones, como es de conocimiento que la pandemia covid-19 sigue ocasionando retrasos en la llegada de los buques a su lugar de destino.

Una de las áreas que fueron afectadas durante el estado excepción fue la demanda de transportes de carga la cual tuvo que acoplarse a nuevas tarifas creadas por la OMI en el año 2020, esta regla tiene como fin reducir los óxidos de azufre procedentes de los buques y así mejorar la calidad de aire que se ha visto muy afectada en los últimos años.

Los procesos de transferencia los contenedores en una terminal, se pueden dividir en cuatro elementos, tales como, operaciones en muelle, patio, dentro del área de almacenamiento y operación en puerta. (Mar y García, 2017) Dejando claro que antes de cargar y descargar se debe considerar y planificar cómo realizar estas operaciones para asegurarse de que su embarcación tenga los requerimientos adecuados y se pueda cumplir con éxito la operación de descarga de los contenedores dentro del puerto.

Conocer las actividades que genera el puerto es el punto de partida por ende se debe gestionar y proporcionar la infraestructura necesaria y la armonización de los objetivos económicos y sociales del puerto en esa dirección, los estudios de universidades y empresas consultoras de todo el mundo también, contribuir a sensibilizar a toda la comunidad sobre la importancia del puerto tanto en desarrollo económico y social para la región.

Según Martner (2018) señala que los puertos se caracterizan por ser los lugares donde se realiza intercambio de mercancías que a su vez son para el vínculo tanto de personas como su cultura, si bien son conocidos que son para intercambio bienes y servicios es de tener en cuenta que son de vital importancia para la economía del país para ello contar con transacciones comerciales es fundamental.

Peyrelongue menciona adecuadamente el significado de un puerto, su función en cuanto a la intersección de rutas comerciales, sin embargo, no menciona nada sobre que regiones se encuentran los puertos a diferencia de Osorio que si lo menciona junto al nombre de algunos puertos existentes en el Ecuador.

Los tratados de libre comercio y demás acuerdos comerciales que existen ayudan al país a buscar distintas soluciones si existe una infraestructura comercial, por tal motivo, es

necesario ampliar tanto la capacidad y el mejoramiento que existen en los puertos, en especial los que cuenta con una ubicación geográfica estratégica. (Castro et al., 2016)

Los puertos del Ecuador deben participar activamente en el comercio marítimo de la Cuenca del Pacífico Sur, mejorando la infraestructura con equipos y tecnologías para enfrentar los desafíos que plantean las nuevas condiciones marítimas, desarrollando también su capacidad productiva y acelerando así el avance de cada puerto, de acuerdo con sus obligaciones y su potencial, a fin de constituir una base sólida de servicios logísticos.

1.3.1 Descripción de los servicios portuarios y tarifas de los puertos

Servicios portuarios que ofrece el Yilport Puerto Bolívar:

En la ilustración 6 se muestran varias funciones que realizan los puertos en el comercio exterior, comprenden varios tipos entre ellos la excelencia operativa ayuda a mejorar los resultados que se requieren obtener dentro de la organización, centro de logística es el encargado de ofrecer identificación automática de los contenedores y el pesaje, los servicios de contenedores es un servicio que se basa en la nube en el cual se puede usar para cargar, organiza, ejecutar y administrar los contenedores mediante la digitalización, servicio de carga general y a granel se refiere a un servicio que requiere un embalaje específico acorde a su producto, servicios de carga líquida es el encargado de realizar conexiones a través de tuberías desde el muelle hasta las instalaciones del tanque dentro del buque, servicios de terminal de carga seca está relacionado a la calidad de precio en los centros comerciales, operaciones de Ro-Ro es tipo de embarcación que se utiliza para transportar mercancía mediante un sistema de ruedas y por último servicio de remolcadores y pilotaje ayuda en la entrada, atraque, salida de los buques con el fin de no causar daños en las infraestructuras portuarias, así mismo cuidar los buques y las naves.

Todos estos servicios que ofrece Yilport Puerto Bolívar han mejorado dependiendo de cada situación que se presente, cabe recalcar que cada uno de ellos cumple una función diferente, el objetivo del mismo es alcanzar el ranking en cuanto a puertos debido a la competencia que existe hasta la actualidad. La misión de Yilport es estar dentro de los 10 primeros operadores portuarios a nivel mundial, ofreciendo variedad de servicios y creando un entorno de trabajo seguro y sin daños, se destaca por implementar tecnología de primera calidad.

Ilustración 6. Las funciones de los puertos en el comercio exterior

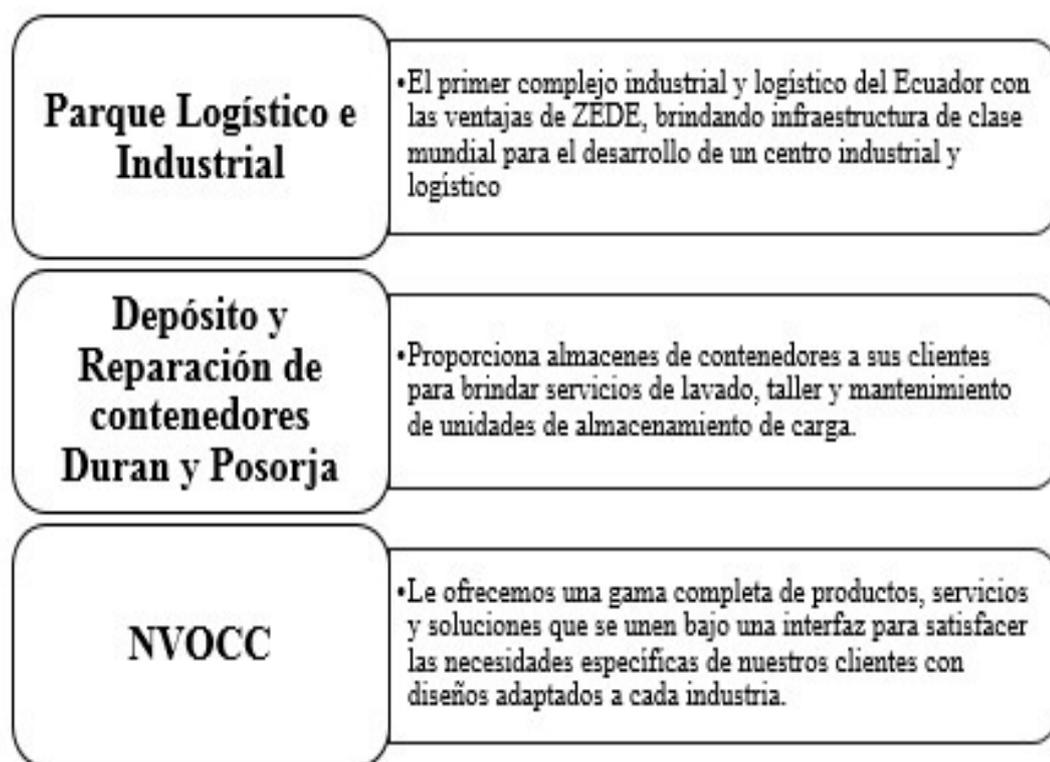
Excelencia Operativa	<ul style="list-style-type: none">• Cubre las mejores prácticas, procesos y procedimientos para mejorar los resultados dentro de la organización
Centro de Logística Global-Planning Centralizado:	<ul style="list-style-type: none">• Los sistemas de puertas automáticas Yilport ofrecen identificación automática de contenedores y pesaje compacto.
Servicios de Contenedores	<ul style="list-style-type: none">• Es un servicio basado en la nube que los desarrolladores de software y los departamentos de TI pueden usar para cargar, organizar, ejecutar, escalar y administrar contenedores mediante la virtualización basada en regiones
Servicios de Carga General y a Granel	<ul style="list-style-type: none">• El servicio general es un tipo de envío que requiere algún tipo de embalaje o embalaje separado.
Servicios de Carga Líquida	<ul style="list-style-type: none">• Se gestiona la carga líquida a través de conexiones de tuberías integradas desde el muelle hasta las instalaciones de tanques dentro del buque.
Servicios de Terminal de carga Seca y CFS	<ul style="list-style-type: none">• Diseñado para proporcionar la mejor calidad y relación calidad-precio a sus socios comerciales.
Operaciones de Ro-Ro	<ul style="list-style-type: none">• Es una abreviatura de Roll-on/roll-off. Es lo que llamamos barco estibador, que es un tipo de embarcación que se utiliza para transportar mercancías gracias a un sistema de ruedas
Servicios de Remolcadores y Pilotaje	<ul style="list-style-type: none">• Comprende la navegación del buque a través de un corredor guía portuario para realizar operaciones de entrada, salida, atraque, modificación y atraque o atraque en el puerto con el fin de garantizar y mantener la seguridad del buque, las naves y las instalaciones portuarias.

Fuente: Yilport Holding Inc (2017)

1.3.2 Servicios portuarios que ofrece el Puerto Posorja

En la ilustración 7 se muestra la función de los puertos marítimos del Puerto de Posorja, dando a conocer cuáles son las actividades que realizan.

Ilustración 7. Ocupaciones de DP World Posorja



Fuente: DP World (2022)

1.4 Marco contextual.

1.4.1 Descripción Física.

1.4.1.1 Yilport

Yilport Puerto Bolívar forma parte de la provincia del Oro, la cual es pionera en productos como el cacao, banano, camarón entre otros productos obteniendo el nombre de las bananeras con más popularidad a nivel mundial. Cabe mencionar que la producción de camarón también es bastante agilitada en la provincia, estas forman parte de las cargas con refrigeración, así mismo el puerto también mueve cargas sin refrigeración denominadas cargas secas en las cuales incluyen arcilla, papel, etc. Estas cargas son más eficientes para su exportación mediante contenedor. La ubicación del puerto es en Machala / Puerto Bolívar/ la Av. Bolívar Madero Varga.

En la tabla 1 se muestra la clasificación de los muelles en Yilport Puerto Bolívar el cual es conformado por 5 muelles con diversas longitudes.

Tabla 1: Clasificación de muelles

	Muelle	Muelle	Muelle	Muelle	Muelle
	1	2	3	4	5
Longitud(m)	125	125	180	180	300
Calado(m)	10	10	12 (7,5)	12 (8,5)	14

Elaborado por: Las Autoras

En la ilustración 8 se puede apreciar las instalaciones de Yilport Puerto Bolívar, puerto principal de la ciudad de Machala provincia de el Oro

Ilustración 8. Yilport Puerto Bolívar



Fuente: Autoras

El almacenamiento del puerto de Yilport cuenta con una amplia área de 27.104m² de bodegas en donde se puede almacenar las mercancías. En estas se subdividen en áreas para cargas generales con 10.152m² de bodega y para el almacenamiento de banano con un área de 14.592m² y cuenta con una sola bodega para gráneles que mide 2360m.

El área donde se pueden parquear automóviles pesados cuenta con un área aproximada de 50.318m², esta es exclusiva para personal bananero, así mismo existe un apartado para automóviles livianos destinados al área operativa con una longitud de 1530m² y el área administrativa y bancaria también tiene su parqueadero con un total de 2.290m².

1.4.1.2 Dp world Posorja

El puerto Posorja se encuentra a 120 km de la provincia de Guayaquil, en el río Guayas, cerca de la mitad de su población se dedica al comercio de camarón y afines, el camarón es el más destacado entre ellos están el pelado y el pomada amarillo, el cual es capturado por cerca de 40 embarcaciones que cumplen con los requisitos para la actividad, el ser amigable con el medio ambiente es de suma importancia para la empresa, del mismo modo no busca perjudicar a la ciudadanía, por ello proporciona a sus clientes, socios, accionistas y colaboradores los medios para crear valor sostenible a largo plazo, extendiendo su valor no solo a las personas que integran la familia DP World, sino también para toda la comunidad ecuatoriana.

En la ilustración 9 se muestra las instalaciones de DP World Posorja el cual está ubicado en la ciudad de Guayaquil, es uno de los principales puertos de aguas profundas.

Ilustración 9. DP World Posorja



Fuente: Página oficial DP World Posorja

1.4.2 Descripción Demográfica.

1.4.2.1 Yilport Holding

Luego de la adquisición de Puerto Bolívar en Ecuador, YILPORT se expande a América Latina en 2016. La compañía invertirá en la parte del Océano Pacífico que está constituida por América Latina y así poder construir la terminal más grande.

Yilport Holding cuenta con el objetivo de ser cada vez más conocido no solo por su excelencia en servicios sino también por ser popular y versátil a escala universal. Este modelo está constituido por la destreza de crecimiento de la empresa con el afán de convertirse en uno de los 10 operadores portuarios más famosos del mundo en el año 2025. Los resultados que ha tenido este puerto han demostrado que la compañía está por buen camino y puede lograr muchas cosas buenas si sigue con la misma sintonía.

1.4.2.2 Dp world Posorja

El Puerto de aguas profundas en Posorja está constituido por la autoridad portuaria de Guayaquil hacia DP World Posorja el cual con un avance de 100 % y muchos millones de inversión inauguro las actividades en agosto del año 2019 con la llegada de su primer buque denominado Santo Express con un total de 494 3 TEU (Unidad de Medida del transporte marítimo). Durante su primer año de labor recibió 180 buques que pertenecen a Neo Panamax. Para que estos buques funcionen sin problema alguno Posorja tiene un canal de 16.5m de calado y a su vez cuenta con 175m de amplitud, gracias a estos factores las embarcaciones que cuentan con grandes calados puedan navegar un ejemplo de esto es el buque de 14 metros de calado perteneciente a Cartagena Express de Hapag-Lloyd que ingreso al puerto.

Posorja cuenta con tecnología de primera, que facilita la productividad, seguridad y sobre todo ayuda a cuidar el medio ambiente, como ejemplo de esto la empresa realizo la siembra de 150.000 plántulas que pertenecen al mangle rojo en aproximadamente 65 hectáreas pertenecientes a la isla Puná. Posorja no solo se compromete con el medio ambiente sino también con la ciudadanía por lo cual el 50 % de los trabajadores forman parte de lugares colindantes al mismo.

1.5 Descripción Sociológica

1.5.1 Posorja

En Posorja se les llama "facilitadores de negocios". En pocas palabras, se aseguran de que los productos estén en movimiento para que las personas tengan lo que necesitan, cuando lo necesitan. Desempeña un papel fundamental en la cadena global. Ayudan a las economías a crecer ya las naciones a prosperar.

Uno de los puertos que ayudara al Ecuador a impulsarse en la economía a nivel mundial es el puerto de Posorja el cual tiene como objetivo lograr un rápido desarrollo, mediante el cual sirva de fuente de trabajo tanto para el personal nacional e internacional.

Es un gran punto importante el contar un con un personal inteligente y orgulloso que se comprometan a compartir los valores que brinda la entidad, los cuales no tengan miedo a transformar e identificar nuevos métodos que ayuden a impulsar la empresa. A raíz de su reconocimiento el personal es nuestra pieza más importante por la cual se alcanza un nivel viable por medio de programas integrales tanto de desarrollo y aprendizaje, esto da como resultado una nueva ideología tanto en la innovación como el respeto para así lograr la meta de ser un líder en el comercio a nivel Global.

1.5.2 Yilport

En YILPORT, el personal son el activo más importante, su equipo está altamente capacitado con una amplia experiencia en la industria y un conocimiento profundo de las últimas tecnologías en operaciones portuarias. Este proceso ofrece un funcionamiento confiable, seguro y correcto. Combinamos la experiencia de nuestros colegas jóvenes y experimentados para dar forma a la futura fuerza laboral de la industria portuaria.

Los sistemas integrados de gestión de YILPORT están diseñados para ofrecer las mejores soluciones a sus socios de negocios. YILPORT busca la excelencia organizacional en cada proceso. Nuestra empresa en continuo crecimiento prioriza su enfoque orientado a los negocios mediante los procesos optimizados y las operaciones de alto rendimiento.

- Yüksel YILDIRIM – Director Ejecutivo
- Mehmet YILDIRIM- vicepresidente
- Ali Rıza YILDIRIM- Miembro del Consejo de Administración
- Mustafa Kemal ERKANAT- Miembro del Consejo de Administración
- Özer ÖZ- Miembro del Consejo de Administración
- Dr. Evren ÖZTÜRK- Miembro del Consejo de Administración
- Rafael Sapiña GARCÍA- Director de Desarrollo Portuario Internacional
- Elcin UYGUN - Director Global de Recursos Humanos
- Murat AKBUDAK- Director Global de Finanzas

La pandemia de crisis ha generado un gran impacto a nivel mundial, por tal motivo, en los puertos que cuentan con terminales de contenedores en lo internacional, el planificar a corto plazo con los medios que cuenten, con el propósito de no tener que invertir a lo alto sino a lo bajo, existe el temor que sean pocos productivas. (García, 2016)

A raíz del estado de emergencia por el cual a nivel mundial todos se vieron afectados y en este caso los puertos fueron uno de los cuales tuvieron que adaptarse y buscar encontrar la satisfacción de sus necesidades y optar por planear inversiones a corto plazo para que se den con mayor rapidez y con resultados óptimos, ya que tienen el temor que aplicar por una alta inversión resulte poco favorable.

CAPÍTULO II: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Métodos teóricos.

Los métodos teóricos se relacionan con el objeto de investigación, en cuestión, de lo que no se observa directamente, de esa manera cumple una función gnoseológica que es importante para interpretar conceptualmente los datos empíricos encontrados, desarrollo de teóricos y crear condiciones para caracterizar los fenómenos. (Del Sol, Tejeda y Mirabal, 2017). El investigador en cuestión del método teórico que va a utilizar en su investigación debe tener en cuenta la problemática que presenta el tema a investigar y de la mano a los objetivos, hipótesis y las variables de ese modo se podrá orientar y buscar que procedimientos metodológicos debe aplicar para darle solución al fenómeno de estudio.

Este método ayuda a describir caracteres que contiene el objeto de estudio los cuales nos se pueden pactar por los sentidos, para obtener buenos resultados se deben usar varios tipos como son: la abstracción conocer los rasgos del objeto para un análisis, el análisis ayuda a distinguir y separar las partes del objeto, la deducción analiza de lo universal hacia lo particular y por último la síntesis deja como resultado el conocimiento de todo el objeto a partir de sus partes.

2.1.1 El histórico-lógico.

Para la determinación de la evolución los servicios portuarios entre Puerto Posorja y Yilport Puerto Bolívar en el 2020.

2.1.2 El analítico-sintético.

Se utilizará este método teórico para la caracterización gnoseológica económica y administrativa de los servicios portuarios.

2.1.3 La modelación.

Para la fundamentación de un análisis comparativo de los servicios portuarios entre Puerto Posorja y Yilport Puerto Bolívar en el 2020.

2.1.4 El sistémico.

Para elaborar un análisis comparativo de los servicios portuarios entre Puerto Posorja y Yilport puerto Bolívar en el 2020.

2.2 Población.

La población es un conjunto de objetos u personas de los que se desea conocer en una investigación, la población puede estar relacionada por: personas, animales, entre otros. En el campo puede ser editoriales, artículos de prensa.

Nuestra unidad de análisis es Puerto Posorja y Yilport Puerto Bolívar, y la población es dos Puertos.

2.3 Métodos empíricos.

Los instrumentos en la investigación son las herramientas metodológicas por las cuales el investigador concreta estos indicadores como las variables fundamentales que va a investigar. (Rojas, Vilaú y Camejo, 2018) Para lograr la recolección de datos empíricos se aplicaron varios métodos que nos ayudaran a la obtención de información, los métodos son: estudio de documentos, base de datos y artículos, con el fin de valorar la situación actual de los servicios portuarios.

Este método consiste en un modelo de observación el cual tiene como fin experimentar la realidad de lo que queremos conocer, a través del cual se incluyen: la observación científica radica en analizar directamente una realidad para obtener criterios de estudio intentando describir lo que se ha visto, la medición forma parte de los números, se maneja en magnitudes numéricas las cuales pueden ser comparables y como último punto la experimentación sobre el cual el investigador interviene sobre el objeto de estudio.

2.4 Métodos estadísticos.

La estadística básica es comúnmente usada para trabajos de investigación, pero a veces, resultan ser insuficiente para encontrar diferencias en los grupos de estudio, debido a que el investigar se dirige de su propia experiencia hacia la de otros para poder realizar dichas clasificaciones. (Mendoza et al., 2017) Para ello, después de la recolección datos en

nuestra investigación se aplicará el método matemático porcentual para la construcción en el análisis de los resultados facilitando la interpretación de los mismos.

Este método consiste en realizar procedimientos para el manejo de datos cuantitativos y cualitativos de la investigación, este manejo de datos tiene como finalidad la comprobación en una parte de la realidad, sobre el cual se verificara la hipótesis general de la investigación se desarrolla a través de etapas: recolección se realiza mediante la observación o también por la recolección de datos mediante la aplicación de medios y técnicas, recuento es la manera de ordenar la información antes recolectada, presentación muestra con gráficos la información mediante la cual permite ver las variables, síntesis consiste en dar un análisis final de todas las variables recolectadas.

2.5 Técnicas.

Las técnicas de investigación son el conjunto de instrumentos por medio de los cuales se verifica el método a utilizarse en el estudio del caso planteado. Estas son procedimientos los cuales los investigadores optan para la obtención de los datos que son necesarios para la aproximación en cuestión de su objeto de estudio. (Gómez, 2020)

La técnica que aplicaremos en este trabajo investigativo será documental, en la cual recopilaremos información acudiendo a fuentes previas para cumplir con el objetivo de comparar los servicios portuarios que ofrecen los puertos mencionados en la investigación.

CAPÍTULO III: DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

3.1 Resultados de la investigación.

De acuerdo al hallazgo que se realizó durante todo este trabajo investigativo, se puede evidenciar que los puertos cumplen un rol trascendental en la economía de un país, por medio de estos se ejecuta la compraventa de bienes y servicios en una importación o exportación.

Los resultados indican el impacto del virus en el comercio internacional del Ecuador, la cual se vio reflejada en la baja cantidad de importaciones y exportaciones, en relación con sus productos principales, también la disminución de la demanda y producción, la cual se implementó diversos enfoques de ventas a través de nuevas tecnologías. (Correa, Aguilar y Zarango, 2022)

Esto se vio afectado en el Ecuador por causa de la crisis de pandemia, generando una crisis en el sistema de comercio internacional, porque durante el tiempo de cuarentena todos los presidentes a nivel mundial prohibieron el ingreso y salida de productos por el miedo de que estos lleguen contaminados por el virus, pero poco a poco tomando todas las medidas de sanidad pudieron volver a habilitar los puertos para que cada país pueda importar y exportar productos mejorando así la economía a nivel mundial.

Sin embargo, según informe del Banco Central del Ecuador en el año 2021 se presenta una variación negativa en las exportaciones de bienes y servicios con un 2,7%, sin embargo, en las importaciones de bienes y servicios se registra un aumento con el 7,7%, esto se dio debido a que en nuestro país se realizaron más compras que ventas durante el mes de diciembre 2021.

3.2 Descripción y Análisis de los resultados.

En la tabla 2 se puede observar los servicios portuarios que presta cada puerto en base a las diferentes tarifas portuarias. Por ese motivo vamos a realizar una comprobación de los precios que brinda cada uno dependiendo al trámite que se va a realizar, abarca desde recepción o despacho

Tabla 2 Tarifa general de Yilport

EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN CONTENEDORES			
SERVICIOS	SERVICES	UNIDAD	USD
Recepción o Despacho de Contenedores	Reception/ Dispatch (Gate in&out)	contenedor	\$ 41,08
Porteo de Contenedores	Container Haulage/Drayage	contenedor	\$ 46,21
Provisión y Colocación de Sellos	Seals Supply and Placement	contenedor	\$ 10,27
Desinfección de Contenedores	Container Disinfection	contenedor	\$ 6,36
Pesaje de Contenedores	Container Weighing	contenedor	\$ 35,95
Conexión y Energía a Contenedores Refrigerados (Reefers)	Electricity for Reefer Containers	hora	\$ 3,80
Conexión de Contenedores	Plug In	contenedor	\$ 4,11
Desconexión de contenedores	Plug out	contenedor	\$ 4,11
Monitoreo	Monitoring	contenedor.día	\$ 5,13
Operaciones para Aforo o Inspección de Contenedor**	Inspection Service for Container Cargo	contenedor	\$ 102,71
Manipuleo de Contenedores en Terminal	Terminal Handling Charge	contenedor	\$ 41,08
Desarmar y Armar el Panel Interior PAN	Disassemble Assamble Container Interior Panel	contenedor	\$ 15,40
Abrir y Cerrar Tapas Evaporadoras PAN	Open and Close Evaporated Lids from container	contenedor	\$ 15,40
Inspección Pre Embarque **	Pre Load Inspection	contenedor	\$ 102,71
Aforo Especial Carga Importación Refrigerada	Especial Container Inspection for Reefer Import	contenedor	\$ 308,12
Consolidación de Banano**	Container Stuffing Banana	contenedor	\$ 182,42
Consolidación Temporal Acopio**	Temporary Stuffing	contenedor	\$ 182,42
Desconsolidación Temporal Acopio**	Temporary Stripping	contenedor	\$ 182,42
Consolidación de Contenedores 20***	Stuffing 20'	contenedor	\$ 154,06
Consolidación de Contenedores 40***	Stuffing 40'	contenedor	\$ 246,48
Desconsolidación de Contenedores 20***	Stripping 20'	contenedor	\$ 154,06
Desconsolidación de Contenedores 40***	Stripping 40'	contenedor	\$ 246,48
Certificación VGM	VGM	contenedor	\$ 5,00
Uso de Equipos Cámara de Frio Contenedor	Cold Chamber for Inspections	contenedor	\$ 195,00
Cortinas de Bloqueo para Contenedor (CA)	Curtains for blocking container (CA)	contenedor	\$ 41,08
Cobertores Plástico para Sellado de Contenedores Banano	Plastic por closing container	contenedor	\$ 10,27
Registro de Sellos	Seal Record	contenedor	\$ 10,27
Colocación de Stickers	Stickers	contenedor	\$ 5,13
Fumigación Desfumigación de Contenedores	Container Fumigation	contenedor	\$ 41,08
Administración y Custodia de Sellos	Seals Custody and Inventory	Sello	\$ 6,00
Cambio de Set Point Contenedor	Change of Set point	contenedor	\$ 12,00
Desinfección de Vehículos	Vehicle Disinfection	vehículo	\$ 6,62

ALMACENAJE DE CONTENEDORES			
		20'	40'
Almacenaje de Contenedores Importación	Import Dry Container		
1-3 días	1-3 days	Días Libres/Free of Charge	
4-10 días	4-10 days	\$ 3,08	\$ 6,16
11-20 días	11-20 days	\$ 4,11	\$ 8,22
21+ días	21+ days	\$ 5,13	\$ 10,26
Almacenaje de Contenedores Exportación	Export Dry Container	20'	40'
1-5 días	1-5 días	Días Libres/Free of Charge	
6-10 días	6-10 días	\$ 3,08	\$ 6,15
11-20 días	11-20 días	\$ 4,11	\$ 8,22
21+ días	21+ días	\$ 5,13	\$ 10,26
Almacenaje de Contenedores Importación Reefer	Import Reefer Container	20'	40'
1-3 días	1-3 días	Días Libres/Free of Charge	
4-10 días	4-10 days	\$ 5,13	\$ 10,27
11-20 días	11-20 days	\$ 7,20	\$ 14,38
21+ días	21+ días	\$ 10,27	\$ 20,55
Almacenaje de Contenedores Exportación Reefer	Export Reefer Container	20'	40'
1-5 días	1-5 días	Días Libres/Free of Charge	
6-10 días	6-10 días	\$ 5,13	\$ 10,27
11-20 días	11-20 días	\$ 7,20	\$ 14,38
21+ días	21+ días	\$ 10,27	\$ 20,55

Fuente: Pagina oficial de Yilport

Como se puede apreciar en la tabla 1 de las tarifas de exportación e importación de Yilport los valores varían desde un costo bajo de \$4,00 hasta un precio alto de \$308,00 por contenedor o por hora dependiendo al servicio que se va a realizar, en cuanto a los costos de almacenamiento dependen de los días y minutos en que desean que el contenedor sea guardado hasta que se realice la exportación o el retiro del mismo. Estos precios varían si se trata de almacenaje por importación de 21 días o más si son 20' esta a \$5,13 y si es de

40´ esta en \$10,26, en exportación también el almacenaje tiene el mismo costo si desean que el contenedor este en refrigeración su precio es el doble si se trata del almacenaje de 21 días o más.

En la tabla 3 se muestra la tarifa de los servicios de exportación e importación de DP World Posorja, incluyendo las unidades a las cuales pertenece cada tarifa.

Tabla 3. Tarifas generales de DP World Posorja

Servicios básicos importación		
TARIFARIO DP WORLD POSORJA	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA COMERCIAL
Recepción/Despacho de Contenedores	\$ (Box)	\$45,90
Porteo de Contenedores	\$ (Box)	\$45,00
Pesaje Contenedores	\$ (Unidad)	\$45,00
Desinfección Automática de Contenedores	\$ (Box)	\$6,36
TOTAL, SERVICIOS BASICOS		\$142,26
CONEXIÓN Y ENERGÍA		
Conexión y Energía (Contenedores Refrigerados)	\$ (Box) 1er día de energía	\$81,00
Conexión y Energía (Contenedores Refrigerados)	\$ (Box/Hora)	\$4,14
ALMACENAJE		
Almacenaje de Contenedores Llenos	\$ (Teu/día) Hasta 10 días	\$3,02
Almacenaje de Contenedores Llenos	\$ (Teu/día) De 11 a 20 días	\$3,60
Almacenaje de Contenedores Llenos	\$ (Teu/día) Más de 20 días	\$4,82
** DP WORLD Posorja otorga 3 días libres de almacenaje a importadores.		
Servicios Especiales		
TARIFARIO DP WORLD POSORJA	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA COMERCIAL

Operación Aforo/Inspección de Contenedores - RAYOS X	\$ (Box)	\$102,60
Provisión y colocación de sello	\$ (Sello)	\$9,50
Colocación Sello	\$ (Sello)	\$3,64
Servicio de Provisión de Personal	\$ (Hora/Hombre)	\$16,19
Provisión de materiales	\$ (Unidad)	\$35,64
Servicio de Cámaras de Frío para Inspección de carga - Carga fresca	\$ (Box)	\$25,00
Servicio de Cámaras de Frío para Inspección de carga - Carga congelada	\$ (Box)	\$45,00
Consolidación / Desconsolidación de Contenedores	\$ (Teu)	\$133,95
Operación Aforo/Inspección de Contenedores	\$ (Box)	\$102,60
Pesaje Contenedores	\$ (Unidad)	\$45,00
Manipuleo de Contenedores en Terminal	\$ (Box)	\$38,46
Desconsolidación de Contenedores	\$ (Teu)	\$133,95
Traslado de Unidades	\$ (Unidad/Ton/M3)	\$150,00
Colocación/Retiro de cerrojos electrónicos	\$ (Cerrojo)	\$32,39
Servicios Básicos		
TARIFARIO DP WORLD POSORJA	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA COMERCIAL
Recepción de Contenedores (Servicios al Exportador)	\$ (Box)	\$40,50
Porteo de Contenedores (Servicios al Exportador)	\$ (Box)	\$39,60
Emisión de VGM	\$ (Unidad)	\$5,00
Uso de Escáner de contenedores	\$ (Box)	\$35,00

		aplicable el 1 de octubre 2021
Total, Servicios Básicos		\$120,10
CONEXIÓN Y ENERGÍA		
Conexión y Energía (Contenedores Refrigerados)	\$ (Box) 1er día de energía	\$81,00
Conexión y Energía (Servicios al Exportador)	\$ (Box/Hora)	\$3,75
ALMACENAJE		
Almacenaje de Contenedores Llenos **	\$ (Teu/día) Hasta 10 días	\$3,02
Almacenaje de Contenedores Llenos	\$ (Teu/día) De 11 a 20 días	\$3,60
Almacenaje de Contenedores Llenos	\$ (Teu/día) Más de 20 días	\$4,82
** DP WORLD POSORJA otorga 5 días libres de almacenaje a exportadores.		
Servicios especiales exportación		
TARIFARIO DP WORLD POSORJA	UNIDAD DE MEDIDA	TARIFA COMERCIAL
Operación Aforo/Inspección de Contenedores (Servicios al Exportador) - RAYOS X	\$ (Box)	\$ 100,80
Provisión y colocación de sello	\$ (Sello)	\$9,50
Colocación Sello	\$ (Sello)	\$3,64
Servicio de Provisión de Personal	\$ (Hora/Hombre)	\$16,19
Provisión de materiales	\$ (Unidad)	\$35,64
Servicio de Cámaras de Frío para Inspección de carga - carga fresca	\$ (Box)	\$25,00

Servicio de Cámaras de Frío para Inspección de carga - Cara congelada	\$ (Box)	\$45,00
Consolidación de Contenedores (Servicios al Exportador)	\$ (Teu)	\$135,00
Manipuleo de Contenedores en Terminal	\$ (Box)	\$38,46
Pesaje Contenedores	\$ (Unidad)	\$45,00
Colocación/Retiro de cerrojos electrónicos	\$ (Cerrojo)	\$32,39
Otorgamiento de certificados y/o copias	\$ (Documento)	\$16,19
Servicio de Paletizaje	\$ (Pallet)	\$24,29
Etiquetado/Des etiquetado Contenedores/Carga IMO (no incluye material)	\$ (Operación)	\$16,19
El recargo por contenedor no estándar o imo es de 20% adicional sobre la tarifa indicada		
Importador		
Servicios Básicos	Unidad de medida	Tarifa Comercial
Pesaje Carga General	\$ (Ton)	\$7.28
Porteo Carga General No Convencional	\$ (Ton/M3)	\$2.42
Recepción/Despacho de Carga General No Convencional	\$ (Ton/M3)	\$4.86
Tarja de carga general	\$ (Ton/M3)	\$15.00
Almacenaje de Carga General No Convencional en bodegas	\$ (M3/día)	\$0.48
	Hasta 10 días	
Almacenaje de Carga General No Convencional en bodegas	\$ (M3/día)	\$0.73
	De 11 a 20 días	
Almacenaje de Carga General No Convencional en bodegas	\$ (M3/día)	\$0.97
	Más de 20 días	
Consolidadora		

Servicios Básicos	Unidad de Medida	Tarifa Comercial
Porteo de Contenedores	\$ (Box)	\$ 45.00
Manipuleo de Contenedores en Terminal	\$ (Box)	\$ 38.46
Desconsolidación de Contenedores (incluye movimiento horizontal)	\$ (TEU)	\$ 133.95
Porteo de Contenedores	\$ (Box)	\$ 45.00
Manipuleo de Contenedores en Terminal	\$ (Box)	\$ 38.46
Desinfección Automática de Contenedores Vacíos	\$ (Box)	\$ 4.50
Traslado de Unidades a Depot en Terminal PSJ	\$ (Box)	\$ 50.00

Fuente: Página oficial de DP World Posorja

Como se puede apreciar en la tabla 2 de las tarifas comerciales de los servicios del puerto de DP World Posorja los precios de cada servicio también varían dependiendo la unidad de medida que se va a realizar ya sea BOX, TEU, Pallet, Documento, Ton/M3, Día, Unidad, etc., sus precios están desde los \$3,00 que es el costo más económico y el más alto es de \$150,00.

En cuanto a almacenaje en importación y exportación el precio está de \$3,00 a \$4,00 dólares para exportador, pero la empresa otorga 5 días de almacenaje libre a exportadores y los importadores 3 días libres a partir de esos días si aún el contenedor sigue almacenado se comienza a cobrar el costo por día.

El puerto de Posorja también cuenta con servicios especiales para las importaciones y exportaciones sus tarifas comerciales son un poco más altas porque depende del servicio que solicita el importador o exportador este puede ser Rayos X, Cámara de frío, etc. Sus precios están entre \$3,00 que es el costo más bajo y \$135,00 que es el más alto.

CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 Comparación de las Tarifas por servicio entre el Puerto de Yilport y el de Posorja.

En la tabla 4 se analizará la recepción o despacho de contenedores de los dos puertos mencionados anteriormente, el puerto Yilport tiene un costo de \$41,08 mientras que el puerto Posorja es de \$45.90; por lo tanto, existe una diferencia de \$4.82. Este servicio implica la transferencia de tenencia de carga tanto en importaciones, exportaciones y navieras.

Tabla 4. Recepción/ Despacho de contenedores

Servicios	YILPORT	POSORJA
Recepción/Despacho de Contenedores	41,80	40,50

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 5 se observa el servicio de porteo de contenedores la cual significa el traslado de la carga realizada al interior del frente del atraque, en este caso el puerto Yilport tiene un costo de \$46.21 mientras que puerto Posorja es de \$45; por lo tanto, existe una mínima diferencia de \$0.79 ctvs.

Tabla 5. Porteo de Contenedores

Servicios	YILPORT	POSORJA
Porteo de contenedores	46,21	45,00

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 6 el siguiente servicio se consideró la colocación y provisión de sellos donde su objetivo principal es asegurar que el contenedor ha sido sellado correctamente, por lo tanto, Yilport ofrece este servicio a un costo de \$10.27 y por otro lado Posorja que lo ofrece a \$9.50. Existe una mínima diferencia de \$0.77 ctvs.

Tabla 6. Provisión y colocación de sellos

Servicios	YILPORT	POSORJA
Provisión y colocación de sellos	10,27	9,50

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 7 se muestra que no existe diferencia en la prestación de servicio sobre la desinfección de los contenedores tanto Yilport como Posorja tienen un costo \$6.36. Este servicio se lo realiza con la finalidad de proteger el comercio exterior.

Tabla 7. Desinfección de contenedores

Servicios	YILPORT	POSORJA
Desinfección de contenedores	6,36	6,36

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 8 se muestra el servicio de pesaje de contenedores donde Yilport tiene un costo de \$35.95 mientras que Posorja es de \$45 con una diferencia de \$9.05. Este servicio es fundamental para la seguridad tanto de los buques como el de las mercancías.

Tabla 8. Pesaje de contenedores

Servicios	YILPORT	POSORJA
Pesaje de contenedores	35,95	45,00

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 9 el servicio a analizar es conexión y energía a contenedores por hora donde Yilport tiene un costo de \$3.80 y puerto Posorja a \$4.14, existe una mínima diferencia de \$0.34. Este servicio se lo realiza con la finalidad de mantener en buen estado los productos que lo requieran.

Tabla 9. Conexión y energía a contenedores refrigerados

Servicios	YILPORT	POSORJA
Conexión y energía a contenedores refrigerados	3,80	4,14

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 10 se muestra el servicio de operaciones para aforo o inspección del contenedor donde en Yilport tiene un costo de \$102.71 y en puerto Posorja tiene un costo de \$102.60 con una mínima diferencia de \$0.11 ctvs. Este servicio se ofrece con la finalidad de verificar que la fruta o mercancía no se encuentre contaminada con ninguna sustancia ilícita.

Tabla 10. Operación Aforo/Inspección de Contenedores - RAYOS X

Servicios	YILPORT	POSORJA
Operación Aforo/Inspección de Contenedores - RAYOS X	102,71	102,60

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 11 se observa el servicio de manipuleo de contenedores en terminal el puerto Yilport tiene un costo de \$41.08 y puerto Posorja de \$38.46 donde la diferencia es de \$2.62, cada uno de los puertos mencionados cuenta con diferentes maquinarias y tecnología necesaria

Tabla 11. Manipuleo de Contenedores en Terminal

Servicios	YILPORT	POSORJA
Manipuleo de Contenedores en Terminal	41,08	38,46

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 12 se menciona colocación de sellos entre los dos puertos, en este caso si hay variación, el sobrante de la comparación entre los dos es de 1,49.

Tabla 12. Colocación de sellos

Servicios	YILPORT	POSORJA
Colocación de sellos	5,13	3,64

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 13 se menciona desconsolidación de contenedor, el cual consiste en desagrupar mercancías que se encuentran agrupadas en un solo documento y así poder separarlas otorgándole su documento correspondiente.

Tabla 13. Desconsolidación de contenedor

Servicios	YILPORT	POSORJA
Desconsolidación de contenedor	154,06	133,95

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 14 se menciona el almacenaje de contenedores de importación el cual se enfoca en que los productos queden protegidos de los golpes en el transporte.

Tabla 14 Almacenaje de contenedores de importación

Servicios	YILPORT	POSORJA
Almacenaje de contenedores de importación	3,08	3,02

Fuente: Elaborado por las autoras

En la tabla 15 se menciona la emisión de masa de la carga bruta certificada que se refiere al peso neto de las mercancías.

Tabla 15. Emisión de masa de la carga bruta certificada

Servicios	YILPORT	POSORJA
Emisión de masa de la carga bruta certificada	5,00	5,00

Fuente: Elaborado por las autoras

Como se puede observar en ambas tablas cada puerto presta diferentes servicios y tiene diferentes costos. En cuanto al puerto de Yilport realiza importaciones y exportaciones de contenedores con diferentes costos, teniendo en cuenta cada servicio es importante el servicio de pesaje esta 35,95, el de recepción y despacho, 41,08, carga refrigerada en 308,12, sellos en 10,27, cámara de frio en 195,00 y el servicio de monitoreo con 5,13 siendo el valor más bajo, mientras que en Posorja presta los mismos servicios, dentro de los servicios básicos esta Recepción y despacho en 45,90, pesaje en 45,00, carga refrigerada en 81,00, pero en cambio el puerto de Posorja cuenta con servicios especiales que dentro de estos están los servicios de cámara de frio en 25,00, sellos en 9,50 aquí cuenta con rayos X en 100,80, se puede observar que el costo de los servicios especiales de puerto de Posorja son un poco más elevados, también podemos observar que el puerto de Yilport tiene sus precios de tarifas más elevados en cuanto a los del puerto de Posorja.

Ambos puertos cuentan con el servicio de almacenaje, Yilport en cuanto a almacenamiento de contenedores de importación y exportación está en un costo de 10,26 y si el contendor debe estar en refrigeración su precio es de 20,55, mientras que el puerto de Posorja les brinda a los importadores 3 días libres de almacenaje y a los exportadores 5 días libres y a partir de esos días se empieza a cobrar sus costos que está en 4,82. Si son más de 20 días.

CONCLUSIONES

- Por medio del estudio que se realizamos se dio a conocer que los puertos son de gran factor económico de un país siendo por medio que por medio de estos se realiza las importaciones y exportaciones, este trabajo de titulación está basado en el análisis comparativo de los servicios y tarifas que prestan Yilport y El puerto de Posorja, en lo que se puede apreciar que cada empresa presta sus servicios de forma diferente y sus costos son de igual manera varían dependiendo al servicio que solicite el importador o exportador para su contenedor.
- Se observó en la documentación obtenida en la investigación que entre los puertos existe una competitividad con respecto a los costos de los servicios como es en el caso del Puerto de Yilport y el de Posorja, tomando en cuenta que cada uno tiene su modelo de técnicas de gestión distinto.
- También se apreció que en ambas empresas los costos de los servicios en cuanto a importación y exportación no varían y así mismo ambas empresas cuentan con el servicio de almacenamiento y en cuanto al puerto de Posorja cuenta con los servicios especiales en donde brindan servicios con unos precios más elevados.

RECOMENDACIONES

- Que cada puerto mejore la prestación de servicios y tarifas portuarias, buscando alternativas que ayuden a que el puerto se vuelva productivo y así puedan ganar territorio con líneas naviera reconocidas a nivel mundial.
- Se recomienda que cada puerto mejore un poco los valores de los servicios para que así puedan tener más importaciones y exportaciones mejorando la economía del país, en especial el puerto de Yilport que sus valores están más elevados que los del puerto de Posorja y así exista más movimiento en los muelles.
- Es también necesario que introduzcan incentivos que permitan ver al cliente la prestación de los servicios portuarios en los terminales, permitiendo así la revisión de las tarifas máximas del puerto de Posorja y Yilport. Es importante que los servicios portuarios puedan reconocer los gastos razonables y permitiendo la producción eficaz de cada servicio que presten.

BIBLIOGRAFÍA

- Bobadilla, J. D., & Vanegas, A. (2018). LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DENTRO DE LA ECONOMIA DE COLOMBIA Y SUS PAISES FRONTERIZOS. *Punto de Vista*, 9(13), 1-14. doi:<https://doi.org/10.15765/pdv.v9i13.1115>
- Castro, O., Soler, E., Umaña, R., & Yepes, C. (2016). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el pueeto de Cartagena para el año 2015. *Scielo*, 87-106. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/unem/v19n32/0124-4639-unem-19-32-87.pdf>
- Correa, A., Aguilar, L., & Zarango, K. (2022). Covid-19 y su impacto en el comercio Internacional de Ecuador. *Científico-Académica Multidisciplinaria*, 7(2), 249-261. doi:10.23857/pc.v7i2.3583
- Del Sol, L., Tejada, E., & Mirabal, J. (2017). Los métodos teóricos: una necesidad de conocimiento en la investigación científico pedagógica. *Scielo*, 9(4), 250-253. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-28742017000400021
- DP Word. (2022). *www.dpworld.com*. Obtenido de www.dpworld.com: <https://www.dpworld.com/es/posorja/services>
- García, A. (2016). Cultura de servicio en la optimización del servicio al cliente. *Redalyc*, 18(3), 381-398. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/993/99346931003.pdf>
- Gómez-Escalonilla, G. (2020). Métodos y técnicas de investigación utilizadas en los estudios sobre comunicación en España. *Revista Mediterránea*, 12(1), 116-127. Obtenido de https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/111189/1/ReMedCom_12_01_09_esp.pdf
- González , A., González , N., Molina, B., & Camarero, A. (2020). Smart ports: ranking of Spanish port system. *World Scientific News*, 144, 1-12. Obtenido de

<http://www.worldscientificnews.com/wp-content/uploads/2020/03/WSN-144-2020-1-12.pdf>

González , R. (2017). *Sector portuario en el Ecuador*. Ecuador: Superintendencia de Control del Poder de Mercado. Obtenido de <http://www.sela.org/media/3211917/sector-portuario-en-el-ecuador.pdf>

González, F., & Novo, I. (2016). Concentración, especialización y liderazgo de los puertos Españoles. Análisis de los efectos de la crisis económica. *Dialnet*, 35, 37-65. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5808075>

Ibarra, D. (2016). Crítica a la teoría clásica del comercio internacional, un enfoque de equilibrio general entre país grande y país pequeño. *Sciencedirect*(397), 61-79. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185084916000153#!>

Mar-Ortiz, J., & García, M. (2017). Un Análisis de los factores que afectan la productividad de los sitios de atraque en una terminal de contenedores. *Scielo*, 18(2), 170-181. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-77432017000200169

Martner Peyrelongue, C. (2018). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *Scielo*, 25(75), 103-120. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007500005

Mendoza , R., Dorantes, E., Cedillo, J., & Jasso, X. (2017). El método estadístico de análisis discriminante como herramienta de interpretación del estudio de adicción al móvil, realizado a los alumnos de la Licenciatura en Informática Administrativa del Centro Universitario UAEM Temascaltepec. *Scielo*, 7(14), 2-26. doi: <http://dx.doi.org/10.23913/ride.v7i14.282>

Ministerio de Obras Públicas. (25 de diciembre de 2021). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/puerto-de-aguas-profundas-de-posorja->

cumple-un-ano-de-operatividad-y-se-consolida-como-el-primer-puerto-inteligente-de-ecuador/

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). *NORMAS QUE REGULAN LOS SERVICIOS PORTUARIOS*. Ecuador: MTOP. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuarios_en_el_ecuador_2016.pdf
- Navarro, C., & Delfin, O. (2019). Las principales terminales de contenedores portuarios en el ambito internacional: un analisis de eficiencia economica. *Redalyc*, 15(2), 241-262. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/4237/423765207006/html/>
- Ortega, I., Castro, G., & Murillo, D. (2017). Infraestructura portuaria y crecimiento economico regional en Mexico. *Scielo*, 17(54), 337-366. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/est/v17n54/2448-6183-est-17-54-00337.pdf>
- Pejovés Macedo, J. (2021). Ventas maritimas y confluencia contractual. *Scielo*(86), 181-224. Obtenido de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S0251-34202021000100181&script=sci_arttext&tlng=pt
- Puglla , R., Andrade , D., & Venegas, J. (2017). Analisis comparativo de las exportaciones e importaciones 2013-2016 al implementar la nueva matriz productiva ecuatoriana. *Dialnet*, 1(3), 1-8. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6297483>
- Quevedo, M., Vasquéz , L., Quevedo , J., & Pinzón , L. (2020). COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador. *Dialnet*, 6(3), 1006-1015. doi:<http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1330>
- Quintero, M., Almanza, K., & Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de puertos maritimos en contextos globalizados. *Redalyc*, 27(3), 250-271. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/280/28068740016/html/>

- Rodríguez , A., & Pérez , A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Scielo*(82), 179-200. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/eand82/0120-8160-eand82-00179.pdf>
- Rodríguez García, T. (2016). Aplicaciones tecnologicas en la logistica de transporte portuarios. Las terminales de contenedores. *Redalyc*(14), 5-26. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333046307002>
- Rojas, D., Vilaú, Y., & Camejo, M. (2018). La instrumentación de los métodos empíricos en los investigadores potenciales de las carreras pedagógicas. *Scielo*, 16(2), 238-246. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-76962018000200238#:~:text=Los%20m%C3%A9todos%20emp%C3%ADricos%20a%20emplear,la%20operacionalizaci%C3%B3n%20de%20las%20variables%2C
- Salazar , E., Morales , K., & Martínez, J. (2020). Analisis de las exportaciones del serctor manufacturero en los departamentos con mayor indice de desarrollo industrial en Colombia. *Redalyc*, 25(90), 564-578. Obtenido de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/290/29063559010/html/index.html>
- Seoane, M., Bermúdez, B., & Montes, C. (2018). gobernanza portuaria clasica y la nueva tendencia en los paises de latino America. *Scielo*, 51(153), 517-550. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/bmdc/v51n153/2448-4873-bmdc-51-153-517.pdf>
- Tamayo, M., Mata, M. d., & Santana, A. (2021). Fundamentación de proyectos de inversion en puertos que contabilizan gastos por estadio. *Scielo*, 13(2), 330-339. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202021000200330
- Ulloa, N., Fajardo, V., González, M., & Solórzano , S. (2021). Estrategias post COVID-19: Desafíos para las empresas exportadoras de productos tradicionales. *Innova Research Journal*, 6(2), 180-195. doi:<https://doi.org/10.33890/innova.v6.n2.2021.1636>

Vázquez, G., García, R., & Torres, O. (2017). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *Redalyc*(20), 65-88. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/4337/433757506003/html/>

Yilport Holding Inc. (2017). *www.yilport.com*. Obtenido de www.yilport.com: <https://www.yilport.com/es/servicios/detalle/SERVICIOS/660/1110/0>

ANEXOS

Ilustración 10. Yilport Puerto Bolívar



Nota: La ilustración muestra un Buque de la embarcación de Yilport. Fuente: Tomada por autoras

Ilustración 11. Muelle Yilport Puerto Bolívar



Nota: Se muestra la parte exterior del puerto de Yilport y una de sus embarcaciones
Fuente: tomada por autoras

Ilustración 12. Manipulación de carga.



Nota: La ilustración muestra los camiones que llevan la carga para poner en los contenedores Fuente: tomada por autoras.

Ilustración 13. Puerto Posorja



Nota: La Ilustración muestra los contenedores del puerto de Posorja Fuente: DP World Posorja

Ilustración 14 Muelle Puerto Posorja



Nota: La Ilustración muestra los contenedores del puerto de Posorja Fuente: DP World Posorja

Ilustración 15. Manipulación de contenedores



Nota: La Ilustración muestra un contenedor siendo cargado Fuente: DP World Posorja