



**República del Ecuador**

**Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil**

**Trabajo de Titulación**

**Para la Obtención del Título de:**

**Licenciado Portuario y Aduanero Mención Administración Portuaria**

**Tema:**

**Análisis del Procedimiento en el Manejo de Cargas de Importación  
Contenerizada del Puerto de Esmeraldas**

**Autor:**

**Gabriel Arturo Álava Silva**

**Director de Trabajo de Titulación:**

**Ing. Francisco Cedeño Troya MSIG.**

**2021**

**Guayaquil - Ecuador**

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, por guiarme siempre en el buen camino, y darme fuerza para poder vivir todos estos momentos de felicidad.

A mi madre, que me ha apoyado incondicionalmente, dándome ánimos y fortaleza, desde el momento en el que entre a esta carrera, hasta ahora, siempre inspirándome para que yo pueda llegar hasta el final.

A mis profesores y tutor de este artículo, por sus guías y consejos a lo largo de mi carrera universitaria y para culminar este trabajo de investigación.

## **DEDICATORIA**

A mi mamá, que ha sido siempre un pilar fundamental a lo largo de todo mi camino, quien me ha dado fortalezas para seguir adelante siempre y nunca desistir ante las adversidades.

## **DERECHO DE AUTOR**

Declaro que el artículo es completamente personal, tanto las investigaciones, y las fuentes que se usaron, las cuales se citaron de forma correcta en este trabajo, son de autores, a los cuales, no se llegó a violar ningún derecho de autor. Los resultados, conclusiones y las ideas plasmadas en este artículo científico, son de mi absoluta responsabilidad.

---

**Gabriel Alava Silva**

# **ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO EN EL MANEJO DE CARGAS DE IMPORTACIÓN CONTENERIZADA DEL PUERTO DE ESMERALDAS**

Gabriel Arturo Álava Silva  
Correo: gabriel098alava@gmail.com

## **RESUMEN**

La presente investigación tiene como objetivo analizar el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizada en el Puerto de Esmeraldas. La metodología realizada se llevó a cabo a través de una investigación descriptiva con enfoque cualitativo, se utilizó las técnicas de revisión documental y entrevistas, que permitieron conocer aspectos fundamentales del procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizada en el Puerto de Esmeraldas, así como también obtener información a través de fuentes primarias y secundarias, y realizar entrevistas a trabajadores del puerto sobre el tipo de mercancía que se importa a través de la carga contenerizada, el volumen importado de este tipo de carga y los factores que influyen en este procedimiento. Los resultados arrojaron que el tipo de mercancía que se importa a través de las cargas contenerizadas son principalmente chatarras, repuestos y partes de vehículos; el volumen de carga contenerizada importada representó el 13.38% del total de cargas de importación en el Puerto en 2019, mientras que en 2017 el 29,55%. Como conclusión, los factores que influyen en el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizada en el Puerto de Esmeraldas están relacionados a factores internos del puerto como a factores externos; sin embargo, al ser un puerto público, este depende de la gestión de instituciones y autoridades de gobierno, más que de funcionarios del puerto.

**Palabras Claves:** Carga Contenerizada, Esmeraldas, Importación, Puerto, Ecuador

## 1. INTRODUCCIÓN

El aumento de la actividad operativa en las terminales portuarias importuna a los operadores de carga debido al crecimiento de la demanda en los servicios de almacenamiento y despacho. Por ser un servicio de carácter público, el almacenamiento y despacho de cargas está regido por leyes estipuladas y determinadas para el correcto funcionamiento del sistema, estas tienen como finalidad asegurar la óptima manipulación de las cargas de importación y exportación. Sin embargo, el sistema no es infalible, existen factores que no permiten llevar a cabo correctamente el proceso de manipulación, traslado, almacenamiento y despacho de estas; estos factores, en muchos casos no previstos, generan pérdida de tiempo en los procesos de impacción o reconocimiento de cargas, o daños en estas, lo que se traduce en incumplimientos con los usuarios y clientes. El Puerto de Esmeraldas es un puerto público ubicado en la Provincia y Ciudad de Esmeraldas, representa un importante puerto para el país por su ubicación y conexión con ciudades importantes como Quito y Santo Domingo, este se especializa en el almacenamiento de cargas al granel y contenerizada; sin embargo, en los últimos años la actividad portuaria relacionada al manejo de la carga de importación contenerizada ha disminuido. En este sentido, se plantea la siguiente interrogante ¿cuáles son los factores que influyen en el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizadas en el Puerto de Esmeraldas? El objetivo general es analizar el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizada del Puerto de Esmeraldas antes de la pandemia por el virus covid-19, para lo cual se establecen los siguientes objetivos específicos:

- Conocer el tipo de mercancía que se importa a través de las cargas de importación contenerizada del Puerto de Esmeraldas.
- Estimar el volumen de cargas de importación contenerizada del Puerto de Esmeraldas.
- Determinar factores que influyen en el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizadas en el Puerto de Esmeraldas.

La presente investigación está integrada por un marco teórico donde se abordan los fundamentos y teorías que sustentan la investigación; en otro apartado se encuentra la metodología, a través de la cual se establece el método, alcance, tipo de investigación y técnicas para alcanzar los resultados esperados y, las conclusiones, recomendaciones y bibliografía.

## **2. MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Importación**

La importación es el proceso a través del cual se importa un bien desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico, que posterior a contar con la correcta documentación necesaria es ingresado al territorio aduanero para su uso, transformación o venta de este (COMEX, 2013). En el Ecuador las importaciones están reguladas en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones su reglamento, cuya institución administradora es el estado a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), esta entidad está encargada de controlar el ingreso y la salida de mercadería de acuerdo al marco legal y ajustado a los reglamentos del comercio exterior, estos deben tener verificación de la carga para proceder al pago de los tributos que por obligación las mercancías que ingresan al territorio nacional deben estar sujetas (Asamblea Nacional, 2010).

#### **2.1.1. Importador**

Se conoce como importador a la persona natural o jurídica el cual, luego de ser considerado acto por el SRI y SENAE es habilitado para ejercer la importación de bienes (Law, 2020). De acuerdo con Córdoba y Castillo (2010), las principales funciones que debe realizar el importador son:

- Realizar el pedido y pago de la mercancía
- Solicitar los documentos de soporte y acompañamiento
- Confirmación de la llegada de su mercadería
- Desaduanización de la mercancía

#### **2.1.2. Clasificación de la Carga**

La carga es el conjunto de mercancías que se encuentra resguardados por un embalaje apropiado que permita su fácil transportación y movilización (Córdova & Castillo, 2010). Los tipos de cargas son varios:

#### 2.1.1.1. Carga General

Es todo tipo de mercancía en estado físico sólido, embaladas y envasadas o no, que forman una unidad de carga independiente para ser manipuladas como unidad o con medios mecánicos (Gutiérrez & Peña 2004).

#### 2.1.1.2. Carga a Granel

La carga a granel es aquella que se transporta sin embalar y en grandes cantidades, por lo general se almacena en tanques o silos (DSV, s.f.), también se estiba de manera directa en la bodega de los buques en lugares adecuados para su almacenamiento y transportación. La carga a granel puede ser sólida, líquida o gaseosa.

#### 2.1.1.3. Carga Especial

Este es un tipo de carga distinta a las otras porque requiere un tratamiento especial a la hora de manipularse, debido al peso, el grado de conservación, peligrosidad, valor, entre otros (Muñoz, 2014). Dentro de este tipo de carga se identifican:

- Pesada: maquinarias o vehículos.
- Refrigerada: carnes, flores, frutas o medicinas.
- Valiosa: pieles, obras de arte o metales preciosos.
- Peligrosa: explosivos, radioactivos o armas, carta esterilizada o empacada al vacío.
- Extradimensionada: maquinarias

#### 2.1.1.4. Carga Contenerizada

La carga contenerizada es la carga general de distinto tipo de embalaje que se coloca dentro de un contenedor para una mayor transportación de mercancías que facilita su traslado y almacenamiento (ACAVIR, 2021). Los contenedores utilizados son de 20 a 40 pies, o 45 pies.

### 2.2. Puerto de Esmeraldas

La actividad portuaria tiene especial relevancia en el comercio ecuatoriano, dado que alrededor del 90% de las importaciones y exportaciones se realizan por medio del comercio



marítimo; por el papel que cumplen estos, es evidente la necesidad de que puertos reúnan los mayores estándares de calidad para mejorar la actividad comercial del país. Al contar con puertos con excelente manejo operativo y logístico, incluyendo tecnología y equipos a la vanguardia, los tiempos y costos disminuyen propiciando un comercio ágil y eficaz. En Ecuador los puertos comerciales y fluviales se encuentran en Manta, Guayaquil, Puerto Bolívar, Esmeraldas y Posorja (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019).

El puerto de Esmeraldas es un puerto multipropósito, considerado un puerto fluvial natural pequeño con instalaciones situadas en los muelles lindantes a la orilla del río sin retención de agua, según el Índice de Puerto Mundial de la Agencia Nacional de Inteligencia Geoespacial de los Estados Unidos de América (NAG por sus siglas en inglés), junto con otros puertos ecuatorianos como Puerto Bolívar, Puerto de Guayaquil y sus terminales privados, sumado a dos en Chile, los puertos de Valdivia y Chacabuco, el puerto de Esmeraldas comparte el privilegio de ser parte de los 6 puertos que tienen al río como recurso natural, esto entre los 66 nodos que conforman la red potencial del Pacífico Sudamericano (González & Córdova, 2012). En la actualidad, el puerto de Esmeraldas es un puerto público que se encuentra administrado por Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), la cual cuenta con autonomía para realizar las gestiones necesarias (APE, s.f.).

Este puerto se encuentra ubicado junto a la desembocadura del río Esmeraldas, para acceder al puerto se ingresa de forma directa por una depresión natural del fondo marino la cual está a 200 metros de la entrada del puerto, tiene un área de superficie de 44.4 hectáreas. Es el puerto más cercano al canal de Panamá lo que le otorga ventaja geográfica para las compañías navieras (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, s.f.), esto debido a la optimización de tiempos en el manejo de carga, este es un puerto multipropósito, tiene una dársena de 32 hectáreas y cuenta con una protección de dos rompeolas, lo que impide que el puerto sea afectado por marejadas, lo que facilita la maniobrabilidad y atraques de las naves (Astudillo, 2016).

Por otra parte, el muelle principal tiene una longitud de 350 metros, con un dental de 26 metros y una profundidad de 11,5 metros al nivel medio de las bajamares de sizigia (MLWN) para recibir hasta dos buques. También cuenta con un Muelle Roll-on Roll-off de 20 metros de largo para carga y descarga rodante ubicada contigua al muelle principal (ASOTEP, 2017). A

esto se suma un muelle de servicios de 105 metros de longitud, delantal de 20 metros, y una profundidad de 7 metros. Patios para el almacenamiento de diversas mercaderías ya sea por sus diferentes tipos de carga (Cámara Marítima del Ecuador, s.f.).

### **2.3. Procedimiento de Recepción de Cargas de Importación Contenerizada**

De acuerdo al Manual Específico para el Ingreso y Salida de Mercancías de Importación de los Depósitos Temporales Marítimos, Aéreos y Terrestres (SENAE, 2017), la información de cada uno de los buques naviera debe ser enviada al departamento de control aduanero antes del arribo del buque, luego esta información es enviada a los inspectores del patio aduanero. La naviera envía la lista de descarga (discharge list) y el plano de carga, en este listado constan datos esenciales desde el número del contenedor, las características de este y el nombre del cliente, además, los inspectores solicitan el peso bruto del contenedor. El número de listado va relacionado con los números de viajes de las navieras, con ese listado se coordina para la ubicación de los contenedores. Con toda la información mencionada anteriormente, los contenedores son referidos a control aduanero y luego éste envía a los clientes con los inspectores. Una vez superados todos estos trámites, control aduanero realiza el ingreso de los clientes.

Toda la información se registra en un documento Excel en el sistema, al igual que cada movimiento, en donde consta la ubicación, el bloque, la altura y el número del contenedor prefijo, posteriormente los contenedores pasan a su posición en el bloque A o bloque B. La ubicación de los contenedores es de vital importancia porque sirve para la optimización de los espacios y movilización de los mismo.

Una vez llegado al puerto se realiza:

- Verificación en el muelle de los equipos de trabajo: spreader, camiones y chasises, montacargas, toploaders.
- Verificación de constancia del contenedor en la lista de descarga enviada por la naviera.
- Abordaje de la nave para la coordinación inicial con el primer oficial (dirigida por la agencia), y verificar la secuencia de descarga, notificar si existe alguna sugerencia por parte del oficial de la nave.
- El contenedor se pesa en la báscula y se verifica la identificación de este.

- Ingreso al patio y pasa por el filtro de seguridad.
- Los inspectores realizan la evaluación completa del contenedor.
- Luego el supervisor decide el bloque inicial que el contenedor ocupará.

Al bajar del buque se revisa en caso de:

- Problemas de falta de información de logística.
- Problemas con el sistema.
- Problemas con la energía.
- Problemas en numeración de contenedores.

Se hace una revisión del sello del contenedor, en caso de estar dañado, se debe contactar a la naviera para que envíe un sello en perfecto estado mientras los inspectores colocan un sello provisional, pero el contenedor no puede ser aceptado ni abierto. En este sentido, todas las novedades de los contenedores son registradas, si están dañados, sucios, con huecos o presentan algún imperfecto, se separa el contenedor hasta que la naviera lo revise. Por otro lado, una vez ingresados todos los contenedores se debe guardar la información y enviar un reporte, y en lista de descarga se ingresa la información del número del contenedor, el sello y la hora. Luego de confirmada la información de los sellos y del contenedor: número, peso bruto, peso neto, número de sello, se realiza una comparación entre el listado de la naviera y la información contenida en el Ecuapass. Así mismo, la información debe constar en el listado de la naviera y en la lista de descarga; toda información respecto al proceso de la carga de importación se registra en un documento Excel y es subida al sistema, se envía un reporte de la lista de descargar a la naviera, a SENA y a Control Aduanero.

#### **2.4. Procedimiento del Despacho**

El sistema permite clasificar el despacho en base a aforo físico, documental o automático y el lugar en donde se debe ubicar el contenedor para el aforo, ya sea este en bodega o patio. Luego, el importador debe pagar la factura antes de mover el contenedor para el aforo. Posteriormente, el técnico operador de SENA debe firmar un documento para obtener el sello del contenedor, se realiza el aforo, se cierra y sella el contenedor y luego regresa al patio o ubicación que el inspector determine. Posteriormente, el inspector debe sellar el documento para que el contenedor salga del puerto, este documento detalla la novedad de la inspección técnica sobre

cómo sale el contenedor del puerto. Se registra información del vehículo, conductor y del peso del contenedor al salir (debe ser pesado nuevamente en la báscula).

Una vez registrada la información para el despacho se procede:

- Verificación de la autorización de salida por parte de atención al cliente a través del sistema.
- La orden de salida debe ser firmada por el jefe del patio de contenedores.
- En la orden de salida debe indicar la factura y valor a pagar por el contenedor.
- Debe ser cancelada la totalidad del valor de la factura.
- Una vez pagada la factura se genera la orden de salida que firma el inspector y la carta de salida de la naviera.
- Si todo el proceso se ha realizado conforme a las normas, el inspector firma la orden de salida.
- El contenedor se carga al camión, luego se realiza el EIR (Equipment Interchange Receipt) indicando las condiciones físicas o novedades.
- Cargado el contenedor, los guardias de la garita registran esta información en su bitácora.
- Luego se va a la báscula de contenedores donde es pesado.
- Y hacen la salida del sistema del puerto.

Una vez dada la salida del sistema del puerto:

- El camión se dirige a la báscula principal, en este lugar se otorga la orden de salida del Ecuapass.
- En control final se registra nuevamente y verifica que sea el contenedor, comparando el intercambio con la información física del contenedor.
- Control aduanero da de baja el contenedor en el Ecuapass y luego el contenedor sale del puerto.

### **3. METODOLOGIA**

La presente investigación tuvo como objetivo analizar el proceso de manejo de las cargas de importación contenerizadas del Puerto de Esmeraldas; para alcanzar dicho propósito, se planteó una investigación de carácter descriptiva, con la finalidad de generar datos relacionados a los elementos que contribuyen de manera positiva o negativa en el manejo de las cargas de importación contenerizadas en el Puerto de Esmeraldas. Este alcance también tiene la

particularidad de resaltar las propiedades importantes que participan en todo el proceso de manejo de cargas de importación contenerizadas, desde personas, tanto de forma individual, así como de manera colectividad en la comunidad portuaria, esta información es susceptible de ser obtenida mediante el análisis de las partes a través del alcance descriptivo (Salinas & Cárdenas 2009).

La investigación se llevó a cabo a través de un enfoque cualitativo, el cual permitió la obtención de información por medio de fuentes primarias y secundarias. Este enfoque tiene la particularidad de facilitar la comprensión y profundización de los fenómenos estudiados, separando la acción de cada participante de acuerdo a su campo de acción y en relación con el ambiente en el cual se desenvuelve, para ser analizadas de forma individual y colectiva (Guerrero, 2016).

Las técnicas de investigación fueron la revisión documental y entrevista, que permitieron obtener información de documentos y a partir de las preguntas previamente diseñadas para la entrevista. Se realizaron dos entrevistas a personal que trabaja en el Puerto de Esmeraldas que están en relación directa con el manejo de la carga de importación contenerizada, a un inspector del patio de contenedores y al Capital Luis Mora, Jefe de Operaciones de Transesti S.A., una Operadora Portuaria del Puerto de Esmeraldas, encargada de la carga y descarga de diferentes tipos de mercancías.

## **4. RESULTADOS**

### **Cargas de Importación del Puerto de Esmeraldas**

El puerto de Esmeraldas recibió 338,345.00 toneladas métricas en materia de cargas de importación contenerizada en el año 2018, el principal cliente fue UNACEM ECUADOR S.A con 71,964.00 toneladas métricas de carbón mineral, a pesar de esto, el carbón mineral no es el principal producto de importación que llega al puerto, este puesto es ocupado por productos como: chatarra de hierro, vehículos, repuestos de vehículos y chasis para ensamblar CKD (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, s.f.); con sus principales clientes siendo Novacero S.A, Acería del Ecuador C.A, Ómnibus B.B. Transportes S.A, Toyota del Ecuador S.A, General Motors del Ecuador S.A, Aymes S.A (Véase Tabla 1).

Aunque estos son los principales artículos, el puerto también recibe variedad de productos, entre los cuales se encuentran: tubería de hierro, tubería de acero, tubería de cobre, maquinaria y equipos de construcción, productos agrícolas, fibras textiles, computadoras, electrodomésticos, y una diversidad de artículos de efecto personal importado por los usuarios.

Tabla 1. Ranking Clientes de Importación, Carga En Toneladas Métricas. Enero - diciembre del año 2018

Nº	CLIENTES	PRODUCTOS	TOTAL
1	UNACEM Ecuador S.A.	Carbón Mineral	<b>71,964.00</b>
2	Novacero S.A.	Chatarra de Hierro	<b>60,030.00</b>
3	Danec S. A	Aceite de Soya	<b>40,167.00</b>
4	Acería Del Ecuador C. A	Chatarra de Hierro	<b>33,000.00</b>
5	Omnibus B.B. Transportes S.A.	Chasis para Ensamblar (CKD)	<b>31,460.00</b>
6	Tenaris Global Services Ecuador S. A	Tubería de Hierro y Acero	<b>20,151.00</b>
7	Toyota del Ecuador S.A.	Vehículos	<b>13,311.00</b>
8	General Motors del Ecuador S.A.	Chasis para Ensamblar (CKD), Vehículos y Repuestos	<b>11,162.00</b>
9	Tianjin Dehua Petroleum Equipment Manufacturing Co. Ltda.	Tuberías de Cobre Hierro y Acero	<b>9,125.00</b>
10	AYMESA S. A	Chasis para Ensamblar (CKD)	<b>8,157.00</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas (2020). Elaborado por el autor.

### **Volumen de Cargas de Importación Contenerizada del Puerto de Esmeraldas**

La carga contenerizada es parte importante en el rubro de cargas de importación del Puerto de Esmeraldas, en el año 2019 el volumen de importación total fue de 291,774.00 toneladas métricas, de este, la carga contenerizada representó el 13.38%, es decir 39,027.00 toneladas métricas, ubicándose en tercera posición por debajo de la carga de granel sólido y granel líquido. De manera estacionaria, la carga contenerizada ha estado en los tres primeros puestos respecto a volumen de cargas de importación del Puerto de Esmeraldas, ocupando la primera posición en 2017 con un volumen importado de 83,756.59 toneladas métricas representando el 29.55% del

total de cargas de importación en ese año, mientras que 2018 cayó al según puesto y en 2019 al tercero, notándose además una disminución en el volumen de cargas de importación en 2019 (Véase Tabla 2).

Tabla 2. Volumen por tipo de carga del Puerto de Esmeraldas desde 2015 hasta 2019 en toneladas métricas

Tipo de Carga	2015		2016		2017		2018		2019	
	Importación	Naves	Importación	Naves	Importación	Naves	Importación	Naves	Importación	Naves
Carga General	54,977	47	197,361.82	34	79,725.14	23	27,122.00	9	15,013.00	
Contenerizada	38,354	54	57,600.07	53	83,756.59	54	65,431.00	50	39,027.00	
Granel Sólido	50,810	5	75,167.17	5	62,909.00	8	164,994.00	5	148,831.00	
Granel Líquido	14,219	43	33,300.00	47	39,215.00	36	40,166.00	20	60,811.00	
Vehículos	2,345	28	8,308.46	49	17,827.07	62	40,632.00	57	28,092.00	
Pasajero	0	0	0.00	0	0.00	2	0.00	1	0.00	
Por										
Mantenimientos	0	0	0.00	0	0.00	2	0.00	0	0.00	
<b>Total</b>	<b>160,705</b>	<b>177</b>	<b>371,737.52</b>	<b>188</b>	<b>283,432.80</b>	<b>187</b>	<b>338,345.00</b>	<b>142</b>	<b>291,774.00</b>	

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas (2020). Elaborado por el autor.

### **Factores que influyen en el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizadas en el Puerto de Esmeraldas**

De acuerdo a la revisión documental y entrevistas realizadas, existen varios factores que influyen en el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizadas que ingresan a través del Puerto de Esmeraldas, entre estos: retrasos, falta de gestión por parte de las autoridades, falta de equipos (Oramas, 2015), y otros ajenos al Puerto de Esmeraldas. Estos factores pueden suceder desde antes del arribo del buque, hasta antes de dejar el puerto como: que la información en los diferentes documentos como la lista de descarga no esté completa, tenga equivocaciones o errores, o no conste el número del contenedor, por lo tanto, este contenedor no puede ser bajado del buque. Otros se relacionan con que el contenedor no tenga el sello de la naviera, por lo que se debe colocar un sello provisional y no abrir el contenedor, luego enviar un informe a la naviera y esperar a que coloque el sello correspondiente.

Por otro lado, la cuadrilla de estibadores no está completa o sin los equipos de seguridad necesarios, en ocasiones existen daños causados por los mismos estibadores; o los estibadores, personal de choferes y operadores no fijan turnos para poder cubrir las operaciones durante su hora de comida, o están muy cansados por las jornadas de más de 8 horas. Otro aspecto es que los buques no cuentan con suficiente equilibrio, por tanto, son muy balmosos en el muelle. En

otras ocasiones existe daños de las grúas del buque (Astudillo, 2016), o también los accidentes de trabajos por la naturaleza de las operaciones que realizan.

Otros factores se ven asociados a que el puerto es público, por lo que algunas gestiones dependen de las instituciones del estado y no del gerente del puerto. En este sentido, uno de estos factores son las tarifas del puerto, estas son elevadas en comparación a otros puertos del país (La Hora, 2019) porque tienen su propio tarifario y son puertos concesionados, mientras que el puerto de Esmeraldas es público y las tarifas están fijadas por el Ministerio de Economía, esto ocasiona un problema de competitividad en los precios, sumado a los de ineficiencia portuaria, puesto que los clientes han decidido utilizar otros puertos con precios más bajos. También existen problemas técnicos asociados a su falta de modernización que no permiten el correcto desarrollo de las operaciones (Expreso, 2020), no se cuenta con grúas pórticos que permitan agilizar los procesos de descargas de contenedores, así como también hace falta un buen dragado por lo que algunos buques no ingresan directamente.

## **5. CONCLUSIONES**

El puerto de Esmeraldas es parte importante en la actividad portuaria del Ecuador y de la provincia de Esmeraldas, por su ubicación geográfica permite el ingreso de mercancías para la actividad comercial de ciudades principales como Quito, Santo Domingo e Ibarra y toda la zona norte del país, además de ser el puerto más próximo al canal de Panamá. La carga contenerizada representa un importante peso en el grupo de las cargas de importación para este puerto, es el único tipo de carga que por cada movimiento, manipulación y tiempo generan ingresos para el puerto.

El tipo de mercancía que se importa en las cargas de importación contenerizada a través de este puerto son: chatarra de hierro, vehículos, repuestos de vehículos y chasis para ensamblar CKD, aceite de soya, tubería de cobre, hierro y acero. Los principales clientes son empresas grandes como: Toyota del Ecuador S.A., General Motors del Ecuador S.A., AYMESA S. A y Novacero S.A.

Respecto al volumen de cargas de importación contenerizada, este fue disminuyendo en los últimos años, pasando de representar el primer tipo de carga de importación en 2017 con 29.55%



del total de cargas de importación en ese año, al tercer puesto en 2019 con 13.38%, evidenciándose una disminución relevante en las importaciones de este tipo de cargas.

Los factores que influyen en el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizadas son internos y externos. Entre los internos se encuentran: la falta de equipos y maquinarias y la ineficiencia de los que hay, retrasos, falta de un servicio de calidad por parte de los trabajadores y funcionarios y la ineficiencia portuaria; por otra parte, los externos se relacionan con que es un puerto público y el control de las tarifas y de gestión depende de las instituciones gubernamentales.

Finalmente, el procedimiento en el manejo de cargas de importación contenerizada en el Puerto de Esmeraldas está diseñado para precautelar la integridad de la carga, este consta de pasos que permiten verificar la eficiencia con la que se realiza el proceso, empero, los factores internos como externos no permiten que este proceso se realice con la eficacia correspondiente. En resumen, la carga contenerizada ocupa un puesto importante en las importaciones del puerto de Esmeraldas, sin embargo, cada año el volumen de importación de esta disminuye, perdiendo clientes y rubros provenientes de las importaciones.

### **RECOMENDACIONES**

Mejorar la comunicación antes, durante y después de las operaciones, la agilidad de todo el personal que interviene en las operaciones y el control de la producción operativa en todo momento. Es necesario que exista una buena coordinación entre los elementos que forman parte de la operación, entre el patio de contenedores, básculas y tener el personal suficiente; además de coordinar con los clientes para conocer el tiempo en el cual la carga va a ser retirada.

Vigilancia perenne de la operación y comunicación continua con el supervisor del patio de contenedor y el representante de la línea, verificar la información en todo momento.

Revisar los equipos de forma regular para darles el mantenimiento adecuado, conocer el estado de estos para tener referencia de los equipos y maquinaria con los que cuenta el puerto para llevar a cabo las operaciones.

Finalmente, es imperativo que se lleve a cabo la concesión del Puerto de Esmeraldas a una

buena empresa con recursos económicos y experiencia portuaria, que realice las inversiones tanto en infraestructura como en personal, así como también en equipos y maquinarias que permitan una mejor operatividad que atención de los clientes y sus cargas

## BIBLIOGRAFÍA

ACAVIR. (01 de Enero de 2021). *ACAVIR*. Obtenido de <https://www.acavir.com/comercio-exterior/carga/>

APE. (s.f.). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Obtenido de [http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=29&Itemid=92](http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=29&Itemid=92)

Asamblea Nacional. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Ecuador.

ASOTEP. (2017). *Estadística portuaria y de transporte marítimo*. Obtenido de [http://www.asotep.org/pdf/legislacion/legislacion\\_61.pdf](http://www.asotep.org/pdf/legislacion/legislacion_61.pdf)

Astudillo, S. (2016). *Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 - 2015*. Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/5385/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-220.pdf>

Astudillo, S. (2016). *Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 - 2015*. Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/5385/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-220.pdf>

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (s.f.). Recuperado el 2021, de <https://www.obraspublicas.gob.ec/movimiento-de-carga-en-el-mes-de-julio-en-autoridad-portuaria-de-esmeraldas/>

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2020). *Ranking Clientes de Importación, Carga En Toneladas Métricas. Enero - diciembre del año 2018*.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2020). *Volumen por tipo de carga del Puerto de Esmeraldas desde 2015 hasta 2019 en toneladas métricas*.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (s.f.). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Recuperado el Enero de 2021, de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/el-puerto/ubicacion-estrategica>

Cámara Marítima del Ecuador. (s.f.). *Cámara Marítima del Ecuador*. Obtenido de

<http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-esmeraldas-ape/>

COMEX. (2013). *Reglamento al título facilitación aduanera del código de producción*. Obtenido de [https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2\\_ene\\_2015\\_Reglamento\\_Facilitacion\\_Aduanera.pdf](https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2_ene_2015_Reglamento_Facilitacion_Aduanera.pdf)

Córdova, C., & Castillo, A. (2010). *Manual de Importaciones con Tránsito Aduanero a la Ciudad de Cuenca*. Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/2801/1/07587.pdf>

DSV. (s.f.). *DSV Global Transport and Logistics*. Recuperado el Febrero de 2021, de <https://www.mx.dsv.com/sea-freight/carga-a-granel>

Expreso. (2020). *Diario Expreso*. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/puertos-modernizan-4134.html>

González, R., & Córdova, R. (2012). 16 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura . *El Puerto de Esmeraldas, nodo muy pequeño en la red del pacífico sudamericano*. La Habana. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/334724701\\_THE\\_PORT\\_OF\\_ESMERALDAS\\_VERY\\_SMALL\\_NODE\\_IN\\_THE\\_NETWORK\\_OF\\_THE\\_SOUTH\\_AMERICAN\\_PACIFIC](https://www.researchgate.net/publication/334724701_THE_PORT_OF_ESMERALDAS_VERY_SMALL_NODE_IN_THE_NETWORK_OF_THE_SOUTH_AMERICAN_PACIFIC)

Guerrero, M. A. (2016). La investigación cualitativa. *INNOVA Research Journal*, 1(2), 1-9.  
doi:<https://doi.org/10.33890/innova.v1.n2.2016.7>

Gutiérrez, A. M., & Peña, M. (2004). Protección de las cargas en el sistema logístico . *Industrial*.

La Hora. (2019). *Diario La Hora*. Obtenido de <https://lahora.com.ec/esmeraldas/noticia/1102255401/los-desafios-a-enfrentar-del-nuevo-gerente-de-portuaria>

Law. (Agosto de 2020). *Law*. Recuperado el Febrero de 2021, de Diccionario Jurídico y Social, Enciclopedia Online: <https://diccionario.leyderecho.org/importador/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (2019). *Los puertos del Ecuador se proyectan a gran escala*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/los-puertos-del-ecuador-se-proyectan-a-gran-escala/#:~:text=Con%20una%20inversi%C3%B3n%20aproximada%20de,Puerto%20Bol%C3%ADvar%2C%20Esmeraldas%20y%20Posorja.>

Muñoz, R. (2014). *Clasificación de la carga*. Obtenido de [https://syscomer.files.wordpress.com/2014/08/clasificacion\\_de\\_las\\_cargas.pdf](https://syscomer.files.wordpress.com/2014/08/clasificacion_de_las_cargas.pdf)

Oramas, M. (2015). Análisis del proceso operativo del despacho de mercancías del puerto comercial de Esmeraldas. Esmeraldas, Ecuador. Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/372/1/ORAMAS%20GALVAN%20MARIA%20I%20SABEL.pdf>

Salinas, P., & Cárdenas, M. (2009). *Métodos de investigación social*. Quito, Ecuador: Universidad Católica del Norte.

SENAE. (2017). *Manual Específico para el Ingreso y Salida de Mercancías de Importación de los Depósitos Temporales Marítimos, Aéreos y Terrestres*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/11/SENAE-MEE-2-3-009-V4.pdf>

## ANEXO

Cuestionario de preguntas para entrevista para artículo académico  
Tema: Análisis del Procedimiento en el Manejo de Cargas de Importación Contenerizada del Puerto de Esmeraldas

Autor/a: Gabriel Arturo Álava Silva

Cuestionario de pregunta sobre el procedimiento para el manejo de cargas de importación contenerizada.

**¿Cuál es el procedimiento para el manejo Cargas de Importación Contenerizada del Puerto de Esmeraldas?**

**¿El procedimiento que siguen en el puerto para el manejo de la carga de importación contenerizada es adecuado?**

**¿Qué tipo de mercancías se importa por el puerto a través de este tipo de cargas?**

### Respuestas de entrevistas

**Entrevistado:** Inspector del patio de contenedores

**Pregunta 1. ¿Cuáles son los factores que generan retrasos en las entregas de las cargas importación contenerizadas?**

Los factores que generan retrasos durante el proceso de importación de carga contenerizada pueden suceder desde antes del arribo del buque de la naviera, hasta antes de dejar el puerto.

Entre los cuales son:

La información en los diferentes documentos como que la lista de descarga no esté completa, tenga equivocaciones o errores, no esté el número del contenedor, por lo tanto, el contenedor no puede ser bajado del buque.

El contenedor no tenga el sello de la naviera, por lo que se debe colocar un sello provisional y no abrir el contenedor, luego enviar un informe a la naviera y esperar a que coloquen el sello correspondiente.

Cuadrilla de estibadores incompletas o sin los equipos de seguridad necesarios. En ocasiones existen daños causados por estibadores a las naves.

Los buques no cuentan con suficiente equilibrio, porque son muy balumosos.

Los estibadores, personal de choferes y operadores no establecen turnos para poder cubrir las operaciones durante su hora de comida o están muy cansados por las jornadas de más de 8 horas.

**Pregunta 2. ¿Cuáles son las medidas a implementar para optimizar los tiempos en el proceso de importación de cargas contenerizadas?**

Mejorar la coordinación con los clientes para tener noción del tiempo en el cual se va a retirar la carga, con esto podemos saber si la carga se va a entrega inmediatamente y no dejarla en bloque, sino en el muelle directamente.

**Pregunta 3. ¿Cuáles son los factores que indiquen en el manejo de las cargas de importación contenerizada en el Puerto y que no permiten aprovechar toda su capacidad?**

Las tarifas del puerto de Esmeraldas son elevadas en comparación a otros puertos del país porque son puertos concesionados y tienen su propio tarifario, mientras que el puerto de Esmeraldas es público y los precios son fijados por el Ministerio de Economía y Finanzas, esto ocasiona un problema de competitividad en los precios.

**Pregunta 4. ¿Qué sugiere para mejorar el proceso de importación de las cargas contenerizadas?**

Dar un buen manejo a la carga contenerizada. Aumentar el volumen de manejo actual, para lograr aprovechar todo el potencial de puerto de Esmeraldas.

**Pregunta 5. ¿Qué recomendaría para mejorar la situación del puerto de Esmeraldas?**

Concesionar el puerto a una buena empresa con recursos económicos y experiencia portuaria.

**Entrevistado:** Capital Luis Mora, Jefe de Operaciones de Transesti S.A.

**Pregunta 1. ¿Cuáles son los factores que generan retrasos en las entregas de las cargas importación contenerizadas?**

En ocasiones existen daños en las grúas del buque o también ocurren accidentes de trabajos por la naturaleza de las operaciones que realizan.

**Pregunta 2. ¿Cuáles son las medidas a implementar para optimizar los tiempos en el proceso de importación de cargas contenerizadas?**

Mejorar la comunicación antes, durante y después de las operaciones, la agilidad de todo el personal que interviene en las operaciones, el control de la producción operativa en todo momento. Buena coordinación entre los elementos que forman parte de la operación, entre el patio de contenedores, básculas y, tener el suficiente personal.

Vigilancia perenne de la operación y comunicación continua con el supervisor del patio de contenedor y el representante de la línea, verificar la información en todo momento.

Revisar los equipos de forma regular para darles el adecuado mantenimiento, conocer el estado de estos para tener referencia de los instrumentos que se tienen a la mano antes de ser realizada la operación.

**Pregunta 3. ¿Cuáles son los factores que indican en el manejo de las cargas de importación contenerizada en el Puerto y que no permiten aprovechar toda su capacidad?**

Las tarifas del puerto son más altas que en otros puertos y por eso las empresas decidieron irse. Además, no se cuenta con grúas pórticos que permitan agilizar los procesos de descargas de contenedores, ni con un buen dragado con lo cual los algunos buques no ingresan directamente.

**Pregunta 4. ¿Qué sugiere para mejorar el proceso de importación de las cargas contenerizadas?**

Que haya mejor atención al cliente en todos los servicios prestados por el puerto de Esmeraldas.

**Pregunta 5. ¿Qué recomendaría para mejorar la situación del puerto de Esmeraldas?**

Qué el personal brinde mejor atención. También que se bajen las tarifas para que las empresas puedan regresar. También que se adquiera equipos y maquinarias nuevos.