



REPÚBLICA DEL ECUADOR

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN
PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:**

**INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR MENCIÓN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

TEMA:

**ESTANDARIZACIÓN DE PROCESO PARA OPTIMIZAR SALIDAS DE CARGA
EN LOS PRINCIPALES DEPÓSITOS MARÍTIMOS DE GUAYAQUIL**

AUTOR:

MARLON ADRIAN ARÁMBULO RODRÍGUEZ

2019

GUAYAQUIL – ECUADOR

AGRADECIMIENTO

En este trabajo quiero agradecer a Dios por otorgarme esta vida tan maravillosa, por las oportunidades brindadas y por su luz de sabiduría que en momentos de angustia me ha iluminado. Agradezco a mis padres Marlon y Mónica que si bien es cierto tienen caminos separados, han demostrado a lo largo de mi crianza complementarse mutuamente brindándome los mejores consejos para forjar mi carácter y determinación para no rendirme, son mis pilares de fortaleza, los amo. A mi enorme y hermosa familia que siempre ha estado para darme la mano. A todos mis grandes amigos que me sacan de la rutina y me permiten apreciar más esta vida. Y no podría dejar de mencionar mi especial agradecimiento a María Belén quien me ha apoyado caminando a mi lado en este proceso.

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a:

Mis primos que nutrieron mi infancia y plantaron en mí el deseo de superación.

A mis hermanos menores Jordi y Amy, esperando sirva de ejemplo en su largo camino que tienen por delante, que las excusas no dan méritos y que todo esfuerzo es recompensado.

A mis abuelos Celeste y Víctor quienes cuidan mis pasos desde el cielo, que alguna vez en un sueño les entregaba este mérito y juntos celebrábamos el triunfo. Hoy en día es más que una realidad y vivimos juntos nuevamente el sueño, celebrando en lugares diferentes, honrando siempre sus memorias.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

.....

Marlon Adrian Arámbulo Rodríguez

Estandarización de proceso para optimizar salidas de carga en los principales depósitos marítimos de Guayaquil

Marlon Adrian Arámbulo Rodríguez

marlonarambulo@hotmail.com

RESUMEN

La estandarización del proceso de salida de cargas de los principales depósitos marítimos de Guayaquil tiene como objetivo, diseñar un proceso generalizado que simplifique la salida de carga y optimice el tiempo de gestión de los importadores y agentes de aduana, de la carga que ha cumplido con la formalidades aduaneras y mantienen la salida autorizada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). Los depósitos temporales deben contar con una mejor organización de procesos y similitudes generales para evitar confusiones y retrasos, mismos que solo generan costes a la mercadería que termina pagando el usuario final. Para el desarrollo y estudio de este proyecto se utilizó un diseño de investigación no experimental. Utilizando el método lógico se recopiló la información de movimientos de carga y análisis de procesos establecidos; Empleando el enfoque cualitativo profundizando y explorando los problemas existentes desde la perspectiva de los participantes relacionado con el contexto. Utilizando la entrevista directa a los funcionarios empleados de los depósitos. Se propone una estandarización de procesos que puede ser empleado por los depósitos temporales que son responsables de la carga ante el SENAE para reducir tiempos de salidas y confusiones en los Operadores de Comercio Exterior (OCE's.)

Palabras Claves Salidas de Carga, Depósitos temporales, Procesos de Facturación

INTRODUCCIÓN

Dentro del ámbito del comercio exterior es menester cumplir con los tiempos establecidos de entrega. Esto incluye el tiempo que le toma a los agentes y compañías de transporte el facturar la salida de las cargas sean estas contenerizadas o sueltas. Esta facturación de salida dispone de diversos procesos para cada almacén, muchas veces el importador desconoce de los mismos y genera retrasos al comunicarle tardíamente que aún no se puede concluir la salida.

El presente trabajo tiene como finalidad analizar la disparidad que existe entre los principales almacenes marítimos de Guayaquil (Contecon, Inarpi, Fertisa y Naportec), en los requisitos para simplificar o aumentar procesos con solicitudes y sus plataformas en la facturación de cargas con salidas autorizadas por la aduana en régimen a consumo, proponiendo un proceso guía general para los almacenes determinando a su vez si ¿lograremos una simplificación y optimización en la logística de salida de cargas, de fácil entendimiento beneficiando al importador?

Objetivo General

Estandarizar el procedimiento de salida de carga para los principales depósitos marítimos de Guayaquil (Contecon, Inarpi, Fertisa y Naportec), optimizando el proceso.

Objetivos Específicos

Definir los procesos generales de importación de los principales depósitos marítimos de Guayaquil en relación a la salida de las cargas con salida autorizada por la aduana.

Identificar los problemas relevantes que aletargan la facturación y las salidas.

Diseñar un proceso generalizado que simplifique la salida de carga de los depósitos temporales marítimos de Guayaquil.

Marco Teórico

El comercio internacional abarca una serie de pasos determinantes para transportar la mercadería desde un país de origen exportador, hasta su país de destino en la bodega del importador. Analizando el trabajo expuesto por el Ing. Estrada Heredia, en su guía Como Hacer Importaciones (2008), establece el camino que recorre la carga para llegar a su destino vía marítimo, sin tomar en consideración el término de negociación de compra-venta de la factura, se determina la trayectoria de la carga en los siguientes pasos:

1. Venta de producto e inicio de exportación en el país de origen
2. Movimiento de la carga por el transportista para su posterior manipuleo del buque
3. Ingreso a la terminal-zona de aduana, del país de origen
4. Embarque en el medio de transporte marítimo contratado
5. Arribo, descarga e ingreso al depósito temporal marítimo
6. Proceso de aduana en el país de destino
7. Salida de carga del depósito temporal
8. Traslado hasta bodega del importador

El presente estudio tiene como objetivo centrarse en el punto siete, para mejorar el proceso de salida de las mercancías del depósito temporal de las cargas que hayan sido

nacionalizadas correctamente. La nacionalización de la carga que se define en el Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (RCOPCI), como la mercadería extranjera sometida al cumplimiento de las formalidades aduaneras para su ingreso al país, empieza desde el ingreso al depósito temporal y posterior es sujeta a la revisión y control de la aduana local para otorgarle la salida autorizada, a este proceso se lo denomina Despacho Aduanero; El despacho aduanero se compone de la transmisión de la Declaración Aduanera de Importación (DAI), realizada por el agente de aduana, con los documentos de acompañamiento y soporte, conjuntamente con el conocimiento de embarque Bill of Lading (BL), el cual tiene asociado en el sistema informático de la aduana un número de Manifest Reference Number (MRN), traducido al idioma número de referencia del manifiesto de carga, que es otorgado por la naviera o consolidadora según sea el caso de la carga.

Los diversos depósitos temporales donde se almacena la mercancía importada para el consumo están responsabilizados del tratamiento y manejo de la carga hasta su nacionalización debidamente autorizada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), según estipula en el artículo 134 de la normativa del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) “El SENAE tiene la atribución de autorizar el funcionamiento de las bodegas para el depósito temporal de mercancías”. Esto permite tener claro que los depósitos temporales están bajo la potestad del SENAE; Posterior al artículo citado se establece las responsabilidades que debe tener el depósito para almacenar la carga y las gestiones que debe vigilar, velando que para el traslado de la carga manteniendo el territorio aduanero debe realizarse bajo el control del SENAE. A su vez en el artículo 56 del RCOPCI indica que los depósitos temporales deben llevar el control

permanente de la salida de cargas en el sistema informático del SENA, motivo por el cual es necesario mantener toda esta información electrónica para realizar la migración de los datos al sistema Ecuapass mediante el MRN que dispone la naviera o consolidadora en referencia al conocimiento de embarque BL.

Existen diversos estudios para mejorar los tiempos internos de gestión en la nacionalización de las mercaderías que son autorizadas a salir del depósito temporal por la aduana. En la publicación de Cajape y Asanza (2016), referente a las Declaraciones Aduaneras con despacho Anticipado, se destacan las notables gestiones que mantiene el país para reducir los tiempos de entrega, enfocándose en los arribos de cargas y su declaración previa al arribo. Así también en el trabajo de García y Ordóñez (2016) se detalla el proceso interno de ubicación de contenedores para la desconsolidación de los almacenes en el control aduanero de la carga, a su vez el tiempo como factor determinante a optimizar por parte de los Operadores de Comercio Exterior (OCE'S) para la nacionalización de las cargas, esto implica que debe aprovechar todos los recursos que dispone el depósito para dar prioridad a la carga y pueda salir en el menor tiempo posible. El SENA después de verificar que toda la carga cumple con los requisitos de importación, autoriza la salida del almacén y concede la salida autorizada notificando a los OCE'S.

Los principales depósitos temporales de Guayaquil donde se almacena la carga de importación a consumo requiere cumplir tres autorizaciones para comenzar el proceso de salida del almacén, de no disponer estos, el almacén mantiene bloqueado el documento de transporte de la carga para la facturación de salida, los mismos son:

1. La autorización de salida de carga reflejada en la DAI

2. MRN atado a la DAI en cuestión
3. Y la Carta de Autorización de Salida (CAS) de carga vigente otorgada por la naviera

Verificando que la carga cumple con las autorizaciones especificadas, el depósito procede a facturar la salida según el día que requiera el importador su carga en las bodegas.

Esto puede complementarse al estudio realizado por Villacís (2016), en el que propone una solución física-interna, previo a la salida de la carga de los contenedores, la cual consiste en buscar con celeridad la ubicación interna de los contenedores mediante un dispositivo GPS para seguirlos en todo el proceso de salida.

Para disponer de nuevos servicios tenemos que considerar el trabajo de Molina (2016), en el cual prioriza la ubicación de los puertos como punto clave dentro del ahorro de gastos logísticos de la carga, a su vez la influencia directa sobre este campo en su competitividad.

Los depósitos temporales que condicionan la mayoría de las cargas importadas a consumo en el puerto marítimo de Guayaquil arriban a los siguientes puertos: Contecon, Inarpi, Fertisa y Naportec. Estos depósitos disponen de diferentes protocolos a seguir internamente para el tratamiento de la carga una vez autorizada la salida por el SENA. Es necesario analizar cada depósito y destacar sus procesos relevantes para agilizar el proceso de nacionalización

Iniciando con una de la empresas utilizadas para las importaciones a consumo por los importadores es Naportec S.A., aunque su uso es priorizado para el banano, este depósito es el que menos inversiones internas dispone, de tal manera lo expone Valencia (2014) en el

que su investigación identifica las principales causales que retardan las operaciones de Naportec, dentro de las mismas detalla los factores de requisitos al importador, el acondicionamiento de posicionar las cargas y el mejoramiento que tiene que atravesar la empresa para ser más competitiva. Estos factores influyen en los tiempos que le toma al depósito otorgar la salida y demuestra la necesidad de ser optimizado internamente.

Para gestionar el proceso de salida de la carga en los depósitos temporales es necesario que el transportista presente el pase de salida de puerta, el cual autoriza a la empresa de transporte a movilizar la carga del importador, en Naportec se conoce este pase como AISV, la empresa ofrece una plataforma Web en la que el usuario debe llenar todos los datos necesarios para generar el pase de salida asignando hora de turno a su transporte. Previo a la elaboración el transportista debe estar registrado en la empresa así como el importador. El registro es otorgado previo una solicitud impresa firmada por el representante legal y que debe presentar el importador con copia del Registro Único de Contribuyente (RUC) y nombramiento la cual debe ser ingresada físicamente en sus oficinas ubicada en el Trinipuerto, esperando la habilitación del usuario para que el importador pueda facturar su salida de carga. Todo este proceso genera tardanzas si se informa tardíamente al importador sobre los impedimentos que posee.

Continuando con el depósito que tiene similitudes con el de Naportec, es Fertisa. Este almacén dispone de déficits generales, el análisis de los procesos operacionales de Fertisa se expone en el trabajo de Lazo y Martínez (2015), en el cual se identifica las principales desventajas de este depósito en cuanto a la nacionalización de las cargas, la deficiencia del tiempo que toma las mismas al salir, generando gastos, retrasos y molestias al importador.

Todo esto centra la atención al proceso de salida que debe ser resumido y generalizado para generar eficiencias dentro de los procesos.

Fertisa Terminal Portuario (2018) dispone de su página web en la que detallan las tarifas que cobran, adicional otorga a los importadores la plataforma para la selección de turno de salida de contenedor, este turno se lo conoce como Cita Electrónica, sin embargo para solicitar el registro de usuario debe enviar la solicitud vía correo, posterior debe entregarse la documentación física requerida como lo es el nombramiento, Ruc y carta que autorizan la creación de cuenta en la plataforma electrónica del almacén.

El depósito temporal Contecon utiliza un proceso más unificado con la SENAE al igual que Inarpi, debido a que en los mismos la salida se programa directamente con el agente de aduana que contrató el importador, evitando generar muchas cuentas de usuarios para la plataforma del depósito, sin embargo mantienen aún los procesos físicos. Morales y Sánchez (2015) en su diseño de modelo de gestión logística para la consolidación efectiva de cargas sueltas en depósitos temporales, se puede apreciar que las cargas sueltas requieren un ajuste de proceso debido a la solución que propone la investigación es el aprovechar los viajes de los camiones unificando los viajes, una solución externa tomada por el importador mas no por el depósito, muy a pesar resaltan la facilitación de la gestión en el proceso de nacionalización previo a la autorización de salida.

“Las empresas dedicadas al transporte, y logística se ven obligadas a competir en un ambiente dinámico y polifacético con una gran competencia en calidad, precio y desarrollo de nuevos servicios de valor añadido” (González Cancelas, 2016) aquí se hace énfasis al transporte combinado con las nuevas tecnologías en la gestión del campo y la necesidad de

explotar al máximo las funciones del internet, haciéndola rentable para los depósitos, y amigable con el usuario para desarrollar más competitividad en la cadena de suministro de los importadores. A su vez en el trabajo de Villacís, Haro y Lavayen (2017) se distingue que una vez otorgado el cierre del trámite, el importador ingresa a otra etapa de la logística de transporte.

La entrega de los contenedores vacíos también forma parte de este proceso de importación, “Es interesante visualizar que en la terminal portuaria se cargan los buques con contenedores llenos y vacíos, y se descargan de los buques contenedores llenos y vacíos” (Piccolo de Castro, 2014). Esto implica que para una total optimización de salida de cargas es necesario considerar la entrega de los contenedores vacíos, dejando pendiente soluciones para la totalidad del proceso de importación.

La estandarización es necesaria para llevar un mejor control, a lo largo de la historia de la logística del transporte se ha demostrado productividad y reducción de costos al implementar procesos generalizados, de tal manera lo documenta F. Moreno (2012) en su investigación de la patente del contenedor multimodal a la Organización Mundial de la Estandarización (ISO), entregada por el transportista Malcom McLean, quien planteó por primera vez la idea revolucionaria de transportar la carga dentro de un contenedor establecido para encajarlo en los vehículos, de tal manera la carga viajaba segura y la descarga del buque era más eficiente, abaratando costos de la carga y beneficiando a futuro a los importadores, de tal manera se propuso las medidas estándares de los contenedores de 20 y 40 en patente gratuita para el transporte de la carga.

Para Dorta (2013), el transporte juega un papel importante para la logística ya que guardan relación con el proceso productivo de la empresa, el llevar una buena gestión con la atención al cliente reside en la reducción de costes que afecta directamente el precio final del producto.

MARCO METODOLÓGICO

Para el desarrollo y estudio de este proyecto se utilizó un diseño de investigación no experimental. Utilizando el método lógico comparativo se recopiló la información de movimientos de carga y análisis de procesos establecidos; Empleando el enfoque cualitativo profundizando y explorando los problemas existentes desde la perspectiva de los participantes relacionado con el contexto (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2010). El alcance de la investigación tiene carácter exploratorio y descriptivo buscando especificar las propiedades, características y funciones más relevantes del estudio.

Métodos y técnicas de Recolección

Para identificar los debidos procesos se utilizaron las técnicas de recolección de entrevistas y la revisión documental:

- Entrevista a los jefes de logística de cada depósito temporal para conocer las gestiones y el proceso internos de importación en relación a la salida de las cargas con salida autorizada por la aduana, y sus posibles soluciones. Se adjunta en Anexos I.

- Documental para conocer las normas que deben cumplir las bodegas para el retiro de la carga, tomando en cuenta los documentos que validen la pertenencia de la mercadería y que haya cumplido las formalidades aduaneras.

TRATAMIENTO DE LOS DATOS

A partir de las entrevistas realizadas a los distintos empleados de los depósitos temporales se organizó la información en un flujograma (Figura 1) determinando el proceso que debe cumplir el importador para proceder con el retiro de la carga que dispone de salida autorizada, esta información es condensada, dividida y agrupada según las entidades involucradas:

Comenzando con los dos almacenes que tienen similitudes en el proceso es Fertisa y Naportec, se determina que varían en las solicitudes de documentos al transportista. Fertisa requiere de un juego de copias de: Primera hoja de DAI, Liquidación de Aduana, Copia de BI con visto bueno, Copia de la factura gestionada en ventanilla de Fertisa y la Cita Electrónica o pase de salida generada en el portal; Naportec requiere de copia de BI con visto bueno, primera hoja de la DAI y la Autorización de ingreso y salida de vehículos (AISV) o pase de salida generado en el sistema.

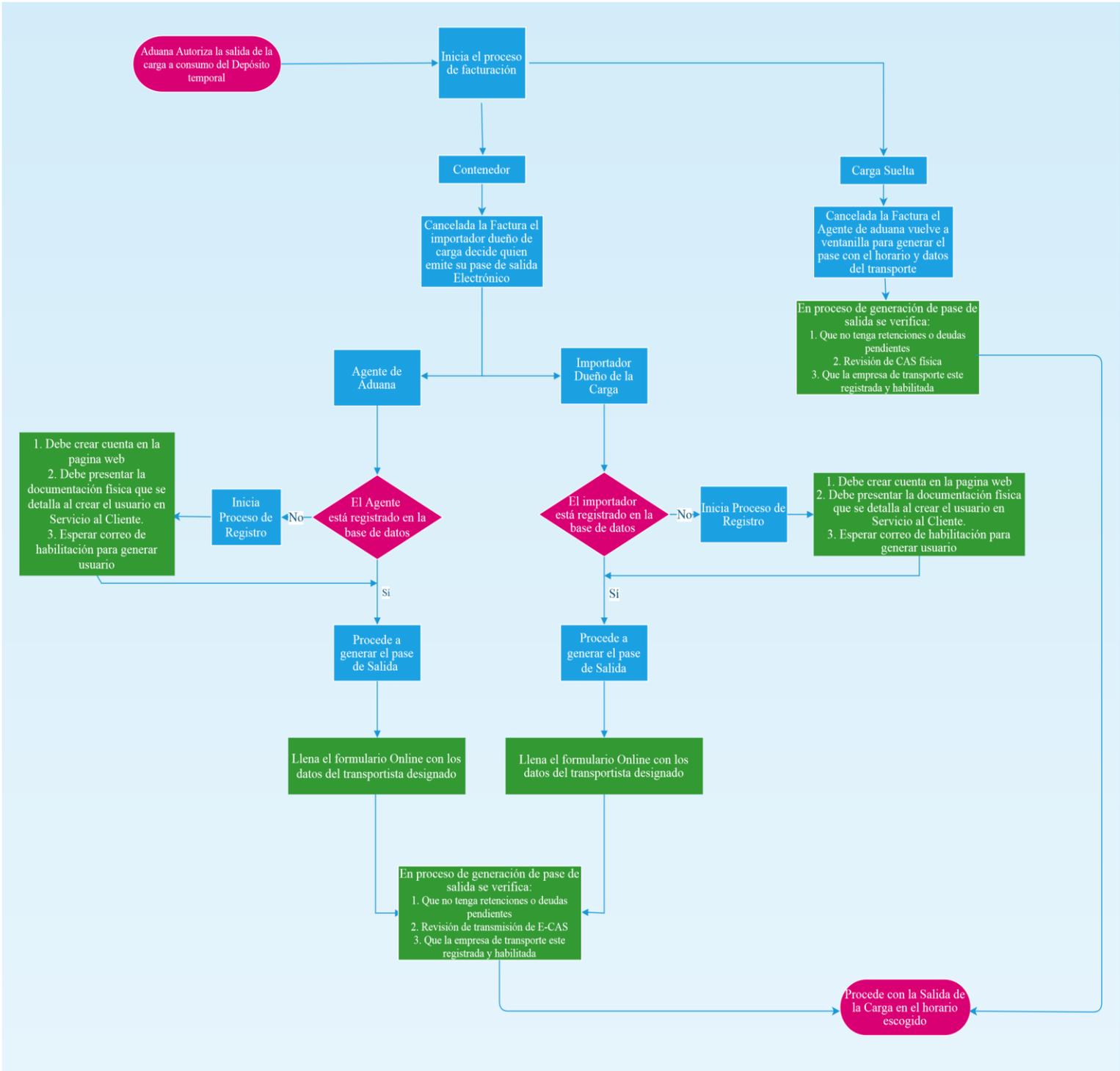


Figura 1. Elaboración propia en base a la entrevista con Jefe Logística Fertisa y Analista de Sistema Naportec (2019)

Continuando los depósitos con similitudes en procesos, está Inarpi y Contecon. En los cuales para la salida de la carga solo requiere del turno gestionado en sus plataformas respectivas. En Inarpi se utiliza el término del pase de salida como DRES. En Contecon se utiliza el término de AISV para el pase de salida, mismo nombre que implementa Naportec, con la diferencia que en Contecon el proceso de solicitudes de facturas se lo hace vía mail, sea de carga suelta o contenedor, y en Inarpi se solicita la factura en la misma plataforma, requiriendo en el caso de que la carga sea suelta se facture en ventanilla de manera física. Aglomerando los datos relevantes de ambos depósitos en el flujograma (Figura 2) se aprecia que difieren del proceso de fertisa y Naportec en los requisitos y etapas de asignación de turnos de salida para los transportistas asignados.

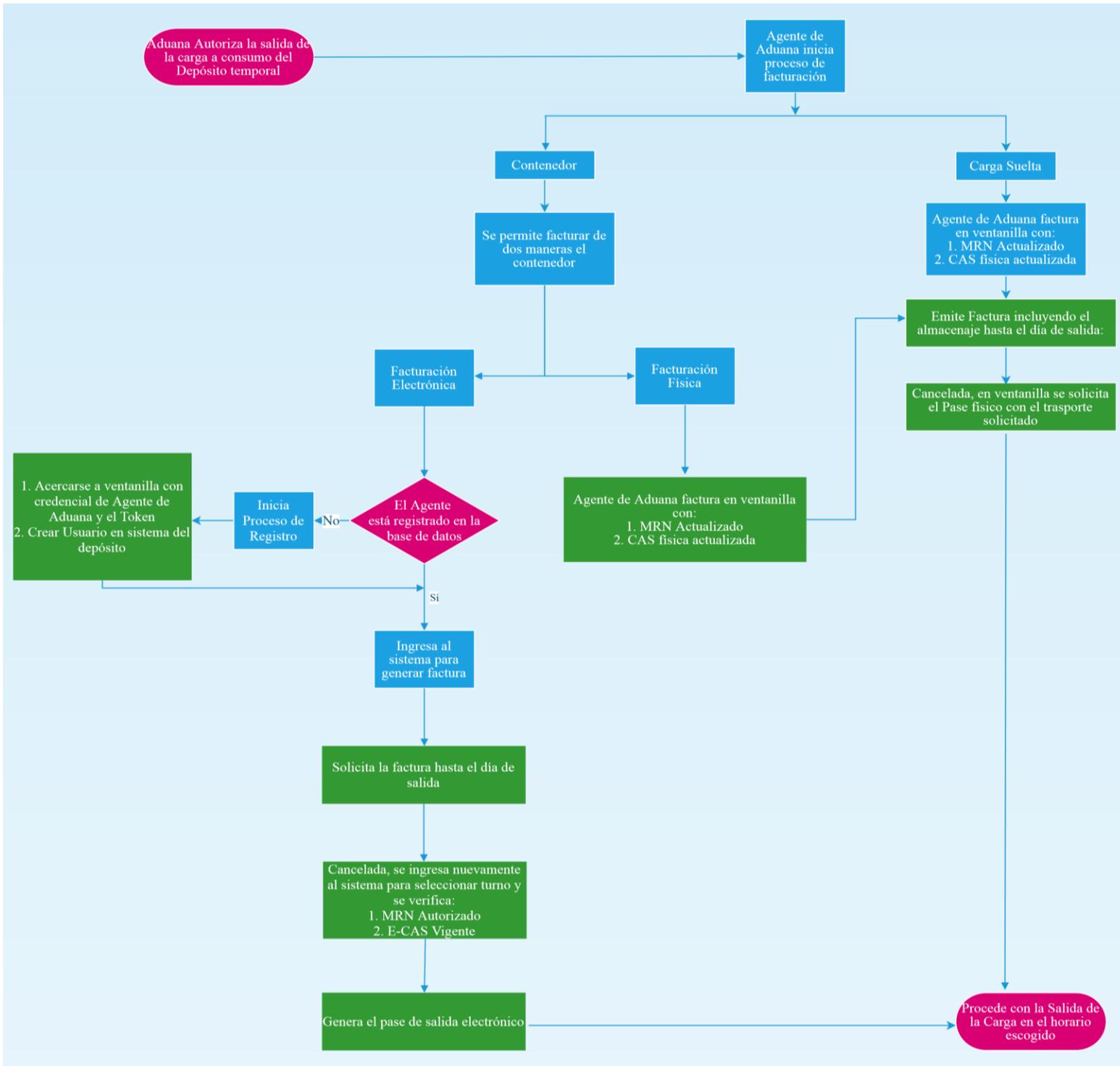


Figura 2. Elaboración propia en base a la entrevista con Jefe de Servicio al Cliente Inarpi y Jefe de Facturación Contecon (2019)

Agrupando los procesos y aprovechando las plataformas en línea que utiliza cada almacén, la cual está enlazada al sistema del SENA Ecuapass se resume en el siguiente gráfico (Figura 3) toda la facturación de salida gestionada por el almacén, abarcando la información necesaria para llevar el debido control y corresponder a las autorizaciones del dueño de la carga. Se toma en consideración que en el OCE a realizar el proceso es el Agente de aduana designado por el importador, debido a que para realizar la DAI el importador autoriza al Agente en el sistema Ecuapass, designándolo como delegado.

De manera general en la (Figura 3) se simplifica el proceso en los siguientes cuatro pasos sea la carga contenedor o carga suelta:

1. Se verifica si el Agente de Aduana dispone de usuario para realizar la facturación
2. Previo a la emisión de factura se verifica que el importador no tenga autorizaciones pendientes por parte del SENA, la naviera o consolidadora e incluso con el mismo depósito; De esta manera se evita que haya doble facturación por falta de algún requisito, ahorrando tiempo de procesos tanto para naviera como al importador.
3. Cancelado, se ingresa al sistema para generar el turno y detallar el transportista que el importador requiera.
4. Procede con la salida de carga únicamente con el pase electrónico; A la salida del contenedor se deberá verificar que sean los mismos datos que han sido conllevados durante todo el proceso de la nacionalización de la carga

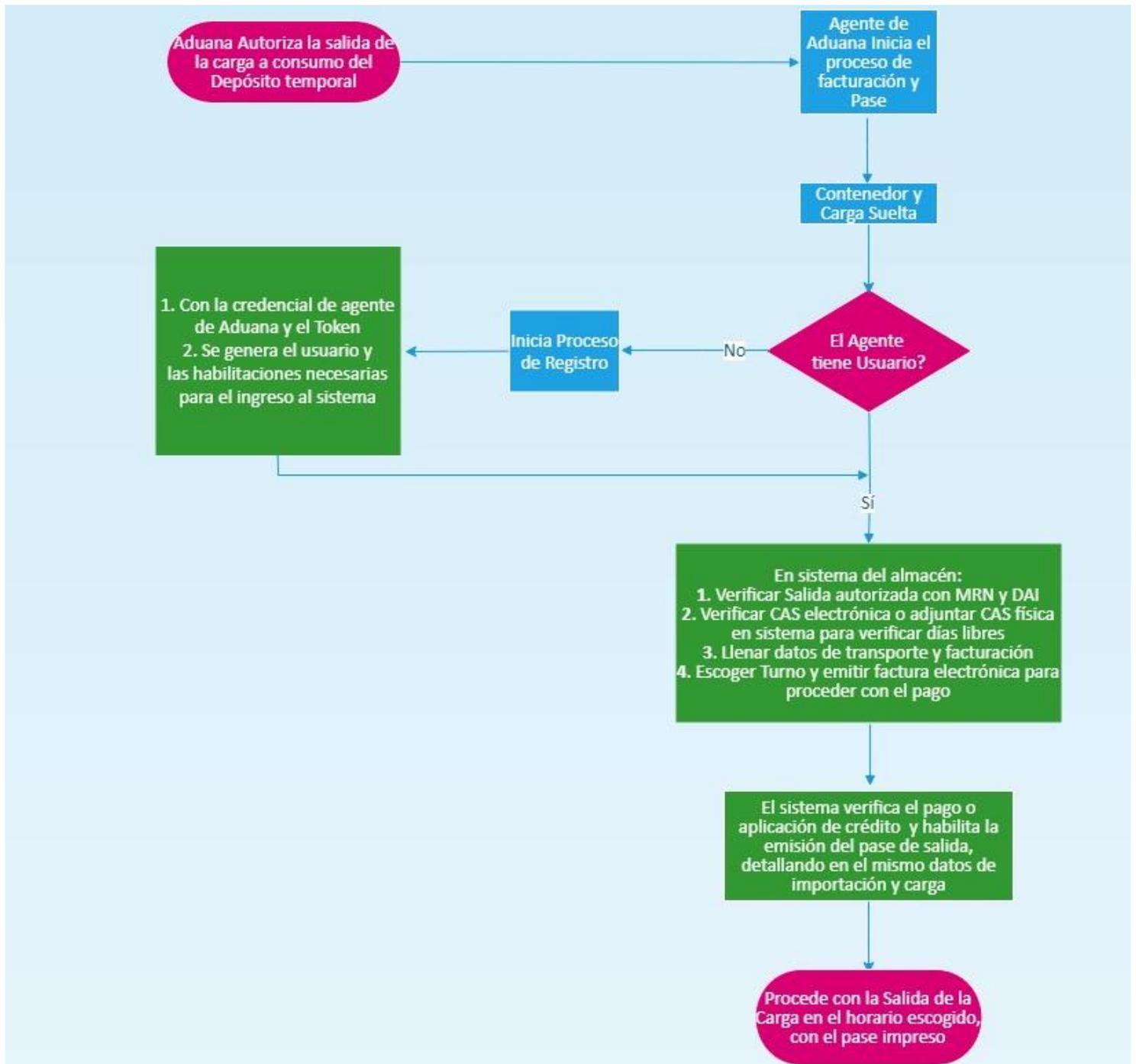


Figura 3. Elaboración propia

CONCLUSIONES

Se determinó los procesos generales de los principales puertos marítimos de Guayaquil utilizando las técnicas de recolección de información pertinentes.

Analizando los diversos factores y procesos involucrados en cada depósito temporal se concluye que es necesario implementar un proceso estandarizado en el que se tenga en consideración la unificación de los requisitos y gestiones en sus propias plataformas, para que el importador dueño de la carga no tenga confusiones y el agente de aduanas no tenga que estar pendiente de diversos procesos para cada depósito, corriendo el riesgo de olvidar un punto crucial generando retrasos en la salida de carga y a su vez costes para el importador, ya que la implementación de las tecnologías informáticas no siempre implica que exista una eficiencia, debido a que se pudo observar que disponen de diferentes procesos los depósitos tanto presenciales, como electrónicos, y varían según sea el tipo de la carga.

En la figura 3 se detalla un proceso estandarizado de referencia para los diferentes depósitos, manteniendo sus actuales sistemas simplificando procesos y tomando en consideración las responsabilidades de cada depósito según lo establece la ley, esta simplificación puede ser implementada en distintos depósitos incluso el que va a posicionarse en el puerto de aguas profundas de Posorja, ya que indistintamente de la ubicación o instalación, con la estandarización de los depósitos temporales se mantiene el proceso obligatorio de notificación al SENAE en sus sistema informático, tomando en consideración que el Agente de aduana fue autorizado por el OCE en el Ecuapass.

Bibliografía

- Cajape Tubay, C. J., & Asanza Valencia, M. K. (Septiembre de 2016). Actualización de procesos para el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas en el distrito guayaquil marítimo senae. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*. Obtenido de <http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/09/senae.html>
- Dorta González , P. (2013). Transporte y Logística Internacional. *Universidad de las Palmas de Gran Canaria*. Obtenido de Universidad de las Palmas de Gran Canaria Web Site: https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf
- Estado Ecuatoriano. (29 de Diciembre de 2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito: Libro V, de la competitividad Sistémica y de la Facilitación. Obtenido de Aduana Web Site: <https://www.aduana.gob.ec/codigo-organico-copci/>
- Estado Ecuatoriano;. (2011). *Reglamento al título de la Facilitación Aduanera para el Comercio*. Quito: Libro V del Código de la Producción.
- Estrada Heredia, L. (2008). *Como hacer importaciones*. Quito: Mendieta.
- Fertisa Terminal Portuario. (2018). *Teriminal Fertisa*. Obtenido de <http://www.terminalfertisa.com/>
- García Pacheco, E. P., & Ordóñez Cortez, M. T. (Agosto de 2016). Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado. *Repositorio Digital Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/1068>
- González Cancelas, N. (2016). Presentación: transporte y logística. *Revista Transporte y Territorio*, (14) 1-4. Obtenido de <https://www.redalyc.org/comocitar.ou?id=333046307001>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México: McGRAW-HILL. Obtenido de https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf

- Jefe de Servicio al Cliente Inarpi, & Jefe de Facturación Conatec. (1 de Febrero de 2019). Proceso de Salida de Carga con salida autorizada. (M. Arámbulo Rodríguez, Entrevistador)
- Jefe Logística Fertisa, & Analista de Sistema Naportec. (31 de Enero de 2019). Proceso de Salida de Carga Autorizada. (M. Arámbulo Rodríguez, Entrevistador)
- Lazo Jaime, C. B., & Martínez Feijóo, D. S. (Agosto de 2015). Análisis de los procesos operacionales en los puertos multipropósitos de la Ciudad de Guayaquil caso Fertisa S.A. *Repositorio Institucional de la Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/10676>
- Molina Quimi, P. A. (11 de Noviembre de 2016). La competitividad del puerto de Guayaquil. *Repositorio Institucional de la Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/13948>
- Morales Yépez, J. D., & Sánchez Espinoza, R. L. (12 de Agosto de 2015). Diseño de un modelo de gestión logística para la consolidación efectiva de cargas sueltas en depósitos temporales del distrito marítimo aduanero de Guayaquil. *Repositorio Institucional de la Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16298>
- Moreno, F. (10 de 12 de 2012). Los ladrillos de la globalización. <https://www.liberalismo.org>. Obtenido de <https://www.liberalismo.org/articulo/439/ladrillos/globalizacion/>
- Naportec S.A. (2018). Ingresar usuario. Obtenido de <http://www.naportec.com.ec:8080/Aisv/>
- Piccolo de Castro, S. (Julio de 2014). Logística portuaria: modelo de optimización de los movimientos de contenedores vacíos aplicado al puerto de Valencia *Universidad Politécnica de Valencia*. Obtenido de https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/44201/TFC_Sandra%20Piccolo%20de%20Castro.pdf?sequence=1
- Puertos del Estado y de la Marina Mercante de España. (1997). Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (csc). *Boletín Oficial del Estado*. Valencia.
- Valencia Peralta, M. X. (30 de Junio de 2014). Análisis y mejora en los procesos de operaciones portuarias de la Empresa Naportec S.A. *Repositorio Institucional de la Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/4387>

Villacís Ramirez, A. E. (Julio de 2016). Diseño de procesos logísticos de los contenedores desde su salida de los depósitos. *Repositorio Institucional de la Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16116>

Villacís Ramírez, A., Haro Velastegui, A., & Lavayen Yavar, H. (15 de Julio de 2017). Procesos logísticos en el seguimiento de contenedores por vía terrestre desde la liberación de las almaceneras. *Casa Editora del Polo*. Obtenido de <http://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/286>

Anexos

Anexo I

Instrumento de Recolección Entrevista

Objetivo de la entrevista: Identificar los problemas relevantes que aletargan la facturación y las salidas de cargas.

Guión de Entrevista para Jefes de Logística de Naportec – Fertisa – Inarpi – Contecon

Fecha:

Empresa:

Cargo:

Tiempo de trabajo en la empresa:

1. Cuál es el proceso de salida de carga, autorizada por la aduana, de la empresa de manera general (Involucra DAI, el MRN y CAS)
 - a. Contenedor y Carga Suelta puede aplicar el mismo proceso

2. ¿Los importadores hacen llegar sus quejas y sugerencias de este proceso, cuál es la más común?
 - a. Podría ser aplicable

3. Que parte del proceso de salida considera más importante según su criterio
 - a. Se podría prescindir de alguno

4. Como aprovechan los recursos tecnológicos que dispone la empresa para el proceso de salida de cargas
 - a. Cuántas fases tiene la obtención del usuario y la facturación de salida
 - b. A su criterio, ¿Quién debería gestionar esta facturación usuario, el agente o el importador?

5. Según su experiencia en el campo, sugeriría eliminar o aumentar requisitos y procesos para beneficiar a los importadores manteniendo las seguridades de la empresa.