



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

**Carrera: Ingeniería Portuaria y Aduanera con mención en Administración
Portuaria**

Alumna: Gissela Katherine Sánchez Manzanares

**Tesis de grado
Previo a la obtención del Título de Ing. Portuario**

**“Plan de exportación de corvina plateada criada en cautiverio desde el
cantón Santa Rosa- provincia de El Oro hacia New York en los Estados
Unidos de Norteamérica”**

Octubre 20167

Guayaquil – Ecuador

DECLARACION DE RESPONSABILIDAD

Yo, GISSELA KATHERINE SANCHEZ MANZANARES, con cedula de identidad N° 0704635549 declaro bajo juramento que el presente trabajo de titulación es de completa responsabilidad del autor, y que se han respetado las diferentes fuentes de información

Gissela Katherine Sánchez Manzanares

CI: 070463554-9

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi padre por haberme enseñado con su ejemplo de vida, el amor a la familia y esfuerzo diaria al trabajo

Agradezco mi madre, mujer luchadora incansable, que supo forjar en mí un ser de bien y principio

A mis hermanos, que con su presencia basto para gestar en mí un impulso diario en este largo camino.

A mi novio que desde el momento que nos conocimos fue mi apoyo y estuvo a mi lado en toda esta gran travesía de vivir lejos de mi familia y prepararme profesionalmente.

Y, ante todo agradezco a Dios por haberme acompañado siempre, y ser el mejor guía.

DEDICATORIA

Le dedico este proyecto de tesis en primer lugar a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto, por saber guiarme y brindarme la fortaleza que necesito para seguir adelante; a mis padres y hermanos por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos y valores por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien.

RESUMEN

En el marco de un panorama económico mundial bastante complejo, la capacidad de innovación y el apoyo al aparato productos del país se convierten en un eje transversal para la sostenibilidad económica del Ecuador.

El Cantón Sta. Rosa en la Provincia del Oro, se ha destacado a lo largo de la historia por ser cuna de lo commodities más representativo de nuestro país, en esta ocasión; a través de este análisis se busca establecer las posibilidades de ampliar aún más este abanico oferente de exportación a través de un commodity poco promocionado pero con gran aceptación a nivel mundial tal como lo es la corvina, en su variedad específica plateada criada en cautiverio.

Este análisis además, muestra la estructura logística – aduanera, que abarca un engranaje de comercio exterior, los actores ofertantes en mercado local y compara entre varios las mejores opciones.

ABSTRACT

In the frame a fairly complex global economic outlook, innovation capacity and product support apparatus of the country become a transverse axis for the economic sustainability of Ecuador.

The Canton Santa Rosa in Oro Province, has excelled throughout history for being the birthplace of the most representative of our country commodities, this time; through this analysis is to establish the possibilities to further expand this offerer range of export through a commodity little promoted but with great acceptance worldwide as is the corvina, in its variety specified silver bred in captivity.

This analysis also shows the logistical structure - Customs, covering a gear foreign trade, bidders actors in local market and compares the best among several options.

Índice de contenidos

Introducción.....	1
Capítulo 1	3
Planteamiento de la situación problemática	3
1.1 Planteamiento del Problema	3
1.2 Formulación del Problema.....	4
1.3 Sub-problemas de Investigación	4
1.4 Objetivo General	4
1.5 Objetivos Específicos	4
1.6 Delimitación del problema	5
1.7 Justificación.....	5
2.2 Del comercio internacional	8
2.2.1 Intervinientes en el comercio exterior	8
2.2.2 Términos de negociación internacional INCOTERMS.....	9
2.3 Transporte internacional de mercancías	14
2.4 Tipo de medios de transporte.....	14
2.4.1 Transporte Terrestre.....	14
2.4.2 Transporte Aéreo	14
2.4.3 Transporte Marítimo	15
2.5 Modos de transporte.....	16
2.5.1 Transporte intermodal	16
2.5.2 Transporte Multimodal.....	16
2.5.3 Transporte Unimodal	17
2.5.4 Transporte Bimodal	17
2.6 Logística	17

2.7 Tipo de buques.....	17
2.7.1 Buques petroleros	17
2.7.2 Buques gaseros	18
2.7.3 Buques frigoríficos.....	18
2.7.4 Buques de carga general	18
2.7.5 Buques Roll On-Roll off.....	18
2.7.6 Buques graneleros	18
2.7.7 Buques portacontenedores	18
2.7 Contenedores.....	19
2.7.1 Dry o Seco.....	19
2.7.2 Reefer o refrigerado	19
2.7.3 Open Top	20
2.7.4 Flat Rack	20
2.7.5 Tanque	20
2.7.6 Open side	20
2.9 Documentos de transporte	21
2.9.1 Guía aérea	21
2.9.2 Conocimiento de embarque marítimo o Bill of Lading	22
2.9.3 Carta porte	23
2.10 Emisión de los conocimientos de embarques marítimos.....	23
2.10.1 Documentos originales	23
2.10.2 Telex release.....	24
2.10.3 Express release.....	24
2.11 Condiciones de pago de flete	24
2.11.1 Prepaid.....	24
2.11.2 Collect	24
2.11.3 Elsewhere payment.....	24

2.12 Medios de pago internacional.....	25
2.12.1 Carta de crédito.....	25
2.12.2 Pago anticipado.....	25
2.12.3 Pago directo	26
2.12.4 Cobranza documentaria	26
2.13 Regímenes aduaneros	26
2.13.1 Importación a consumo	28
2.13.2 Exportación definitiva	28
2.14 Corvinas	28
2.14.1 Biología de las corvinas.....	29
2.14.3 Reproducción en cautividad y larvicultura	32
Capítulo 3.....	34
Metodología.....	34
3.1 Modalidad.....	34
3.2 Tipo de Investigación.....	34
3.2.1 Investigación Descriptiva.-.....	35
3.2.2 Investigación Cualitativa.-.....	35
3.3 Fuentes de obtención de datos	35
3.3.1 Fuentes primarias.....	35
3.3.2 Fuentes secundarias	36
3.4 Metodología.....	36
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	36
3.6 Diseño del Cuestionario.	38
3.7 Plan de recolección de datos	38
3.8 Plan de proceso de la información.	38
3.9 Hipótesis.....	39
3.10 Variable Independiente.....	39

3.11 Variable dependiente.....	39
Capítulo 4	40
Análisis y discusión de resultados.....	40
4.1 Principales Países Importadores de productos acuícolas a nivel mundial	40
4.2 Principales Empresas Importadoras de Producto Acuícolas en New York Estados Unidos	40
4.3 Empresas de Cultivo en Cautiverio de Corvina Plateada en Ecuador.....	41
4.4 Empresas de transporte internacional.....	42
Capítulo 5.....	43
Propuesta.....	43
5.1 Estudio Logístico- Operativo	43
5.1.1 Elección y negociación con nuestro proveedor de corvina plateada criada en cautiverio	43
5.1.2 Elección y negociación con nuestro cliente en New York-Estados Unidos	43
5.1.3 Precio	44
5.1.4 Promoción	44
5.1.5 Estructura Arancelaria- Elección de la Partida Arancelaria	44
5.1.6 Elección de la empresa transportista.....	45
5.2 Plan de Exportación.	46
5.3 Requisitos, Documentos y certificados para Exportar	46
5.3.1 Registro como Exportador.....	46
5.3.2 Documentos para la exportación de corvina plateada.....	47
DAE 5.3.3 Certificados necesarios para exportar corvina plateada	50
5.3.4 Encargados y Esquemas de Responsabilidades de la emisión de Documentos.	51
5.3.4 Esquema de exportación de corvina plateada criada en cautiverio hacia	

New York en Estados Unidos.....	54
Imagen No. 15 Esquema de exportación de corvina plateada criada en cautiverio hacia New York en Estados Unidos.....	54
5.4 Ratios Financieros de Gestión Logística.....	55
5.4.1 Margen de utilidad por libra.....	55
5.4.2 Total de ingresos por embarque.....	55
5.4.3 Total de costos por embarque.....	56
5.4.4 Punto de Equilibrio por libra en cada embarque.....	56
5.4.5 Precio de venta para alcanzar el punto de equilibrio.....	57
Tabla 13 Precio de venta para alcanzar el punto de equilibrio.....	57
5.5 Conclusiones.....	58
5.6 Recomendaciones.....	59
Bibliografía.....	60

Índice de tablas

Tabla 1 Delimitaciones del problema	5
Tabla 2 Tipos de variable.....	7
Tabla 3 Listado de Líneas y Agencias Navieras, en Guayaquil	15
Tabla 4 Técnicas en instrumentos para la recolección de datos.....	37
Tabla 5 Principales Empresas Importadoras de Producto Acuícolas en New York Estados Unidos	41
Tabla 6 Empresas de transporte internacional.....	42
Tabla 7 Precio estimado de venta internacional	44
La partida escogida de acuerdo a nuestro commodity, es la que nos dará los aranceles y las preferencias arancelarias que tengamos, nuestro producto entra en esta partida porque nuestro será enviado en unidades/piezas congeladas.	
Tabla 8 Clasificación arancelaria del pescado congelado	44
Tabla 9 Margen de utilidad por libra.....	55
Tabla 10 Total de ingresos por embarque	55
Tabla 11 Total de costos por embarque	56
Tabla 12 Punto de Equilibrio por libra en cada embarque	56
Tabla 13 Precio de venta para alcanzar el punto de equilibrio.....	57
Tabla 14 Margen de utilidad por Embarque.....	57

Índice de imágenes

Imagen No. 1 Incoterms. Terminos de negociación internacional	13
Imagen No. 2 Detalla cada el alcance de cada uno de los diferentes términos	14
Imagen No. 3 Detalle de dimensiones por cada tipo de contenedor	21
Imagen No. 4 Diagrama del flujo para la utilización de la carta de crédito, como medio de pago.....	25
Imagen No. 5 Flujo para el uso de la cobranza documentaria, como medio de pago internacional	26
Imagen No. 6 Regímenes aduaneros, contemplados en la legislación aduanera ecuatoriana vigente	27
Imagen No. 7 Especies de corvinas criadas en el mundo	29
Imagen No. 8 Diagrama del ciclo de crianza de la corvina.....	32
Imagen No. 9 Transito de la caga.....	45
Imagen No. 10 Pasos para obtener registro de exportador.....	47
Imagen No. 11 Esquema en la emisión de documentos Exportador	52
Imagen No. 12 Esquema en la emisión de documentos Agente de Adunas ...	52
Imagen No. 13 Esquema en la emisión de documentos Agencia Naviera	52
Imagen No. 14 Esquema en la emisión de documentos Importador	53
Imagen No. 15 Esquema de exportación de corvina plateada criada en cautiverio hacia New York en Estados Unidos	54

Índice de gráficos

Grafico No. 1 Principales Países Importadores de productos acuícolas a nivel mundial	40
---	-----------

INTRODUCCION

El cultivo en cautiverio es una actividad que a través de los años se ha desarrollado y perfeccionado, teniendo indicios de sus inicios 2500 años a.C.; ya que en los vestigios mortuorios de Aktihetep en Egipto, se registra un grabado que representaría a un hombre sacando tilapias de una piscina o estanque, de la misma forma también en bajos relieves egipcios y romanos se destacan escenas de pesca y peces criados en estanques; además en China, una variedad de peces llamados carpa fue cultivada desde aquella época, las técnicas para la producción se extendieron desde China hacia Corea y Japón desde hace 1700 años aproximadamente.

Desde los años 1970 hacia el presente, la implementación de la piscicultura se desarrolló con fuerza, en todos los continentes; de esta manera en 1987, la producción global fue de 13 millones de toneladas en el mundo y paso a 40 millones en el año 2006, esto representa el 12% de la pesca mundial; además se prevé una tendencia de crecimiento del 5% hasta el 2015.

En nuestro país la producción de peces se inicia en el Tahuantinsuyo, los incas y aborígenes de las regiones tropicales y la serranía se nutrían con peces obtenidos de ríos lagos y lagunas; en el siglo XIX se tiene indicios sobre una labor rústica de piscicultura, aunque en la década de los 50, los canadienses importaron alevines o larvas de Trucha Arco Iris y Trucha común, para sembrar en los principales afluentes acuícolas de la sierra Ecuatoriana.

Debido a la calidad del suelo, recursos naturales y condiciones climáticas Ecuador es un país rico en acuicultura, permite la producción en cautiverio de camarón blanco y tilapia, en condición controlada y sostenible durante todo el año. El desarrollo sostenible, aplicado en más de 180.000 hectáreas de piscinas de camarón y tilapia, ha convertido al Ecuador en uno de los principales productores y exportadores de ambos productos en todo el mundo. Más del 95% de la acuicultura ecuatoriana corresponde al camarón, seguido de la tilapia, la

misma que ha crecido notoriamente en los últimos cinco años, y un porcentaje mínimo de otras especies.

En la costa ecuatoriana la implementación de la actividad acuícola se ha sustentado principalmente cultivo de camarón. Sin embargo debido a las nuevas políticas estatales, destacadas en las políticas del Buen Vivir, se enfatizó en la diversificar la matriz productiva, destacando las ventajas que tiene nuestro país en el área biogeográfica marina y continental.

Capítulo 1

Planteamiento de la situación problemática

1.1 Planteamiento del Problema

La captura de especies que se encuentran en las afueras, resulta un trabajo que cada vez se vuelve más complicado para los pescadores, un ejemplo de esto es la pesca de la corvina, los cardúmenes de los peces se encuentran más lejos y se atrapan en menos cantidad, actualmente cada embarcación concentra de 100 a 300 libras por viaje y antes se llegaba con 8 o 10 quintales; lo que desencadena en un encarecido costo por libra de este producto del mar; se teme llegar a la extinción de esta especie en aguas ecuatorianas.

El cultivo en cautiverio es una buena opción para este especie que es de fácil adaptabilidad a los ecosistemas y se puede controlar sus fases de pre-engorde y engorde; actualmente en nuestro país existe una asociación de pescadores en el proyecto de piscinas de corvina; el deseo es que su producto salga al exterior y de esta manera contribuir en la balanza comercial de nuestro país.

Actualmente nuestro país a través de PRO-ECUADOR que es el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, promueve, da soporte y brinda las facilidades necesarias para que el exportador ecuatoriano encuentre mercados correctos para la venta de su producto.

Basados en esto y en la seguridad que el producto que vamos a ofertar tendrá una buena acogida en el mercado escogido para su destino New York en Estados Unidos, se le debe dar solución a su logística, porque seremos intermediarios, haremos contacto con nuestro proveedor en origen y nuestro cliente en el país de destino, y se debe establecer una cadena logística viable para la exportación de corvina plateada criada en cautiverio, ya que conlleva una gran responsabilidad y tiempo; se toma en cuenta que una correcta cadena logística puede determinar el punto de quiebre dentro de una negociación.

1.2 Formulación del Problema

¿Es viable la exportación de corvina plateada criada en cautiverio desde el cantón Santa Rosa-provincia de El Oro hacia la ciudad de New York en los Estados Unidos de Norteamérica?

1.3 Sub-problemas de Investigación

- ¿Cuáles son las condiciones específicas en la logística del embarque para el pescado congelado desde el puerto de Guayaquil hacia el puerto de New York?
- ¿Cuáles son los requerimientos sanitarios para la exportación de corvina plateada desde Ecuador hacia Estados Unidos?
- ¿Cuáles son los requerimientos sanitarios en Estados Unidos para la importación de la corvina plateada desde Ecuador?

1.4 Objetivo General

Establecer la viabilidad logístico – operativo del Plan de Exportación para la corvina plateada criada en cautiverio desde el cantón Santa Rosa-Provincia de El Oro.

1.5 Objetivos Específicos

- Determinar las condiciones específicas de embarque para la exportación de corvina hacia el mercado de New York en Estados Unidos
- Conocer la normativa sanitaria vigente para el proceso de exportación de corvina hacia el mercado de New York en Estados Unidos

- Buscar la mejor oferta de servicio logístico para el diseño del plan de exportación para la corvina plateada.

1.6 Delimitación del problema

Tabla 1 Delimitaciones del problema

Delimitación	Campo
Geográfica	Desde el cantón Sta. Rosa Provincia del Oro, hasta los Estados Unidos de Norteamérica
Operativa	Logística y gestión aduanera
Teórica	Exportación de corvina plateada
Analítica	Viabilidad

1.7 Justificación

El Ecuador es considerado uno de los países con mayor diversidad de flora y fauna a nivel mundial. La diversidad climática e hidrográfica hace favorable el crecimiento de una gran variedad de especies marinas, que han permitido el desarrollo de una importante industria en el sector acuicultor. La prueba de ello está en que la calidad del pescado ecuatoriano es reconocido a nivel internacional; por este motivo, debemos poner más atención en un sector que ayudaría a mejorar la oferta exportable del país y que aún no ha sido debidamente explotado como es el cultivo en cautiverio de la corvina plateada.

¿Por qué el cultivo en cautiverio? Ya que es el cultivo racional y sistemático de los peces en cautiverio, con la única intención de lograr excelentes resultados productivos, se garantiza el cuidado de la especie la reproducción organizada y la no alteración de la biosfera marina adyacente, además tiene muchos beneficios como:

- Se destaca el aprovechamiento de manera sostenida de aquellas tierras no aptas para la agricultura
- La producción de peces es una actividad poco contaminante, y por el efecto auto-depurador del agua se puede reutilizarla o reciclarla; existe entonces una acción de bacterias combinadas con el fitoplancton con características de auto-depuración.
- Ofrece buenos réditos económicos, y permite convertirse en una actividad de alta rentabilidad
- La actividad puede incrementar fuentes de trabajo (técnicos e informales)

¿Por qué la corvina plateada? Por su fácil adaptación a los cambios de temperatura y niveles de sal, las corvinas habitan en todo el océano Pacífico; pero, lejos de las costas, lo que hace más difícil y encarecida la actividad de su pesca

La corvina es rica en proteínas por ser de la familia de pescados blancos. Según su composición nutricional, esta especie posee una pequeña proporción de grasas. Por lo que es utilizado especialmente en dietas.

Capítulo 2

Marco Teórico

En el desarrollo del presente capítulo, se establecen los conceptos teóricos que brindan soporte a la investigación, mediante la cual realizaremos un diagnóstico de mercado, y una evaluación para la presentación de la propuesta e implementación del este proyecto.

2.1 Viabilidad

Etimológicamente proviene del francés viable, que al mismo tiempo se encuentra compuesto de dos vocablos; *vita*, que se puede traducir como “vida”, y el sufijo *bilis*, que quiere decir “posibilidad”

Lo que quiere decir, que a través del presente trabajo analizaremos la probabilidad de llevarse a cabo o materializar la propuesta, debido a que se cumplen las circunstancias, características o especificaciones exigidas por el producto; para su cadena logística internacional.

2.1.1 Tipos de Viabilidad

Tabla 2 Tipos de variable

Tipo	Especificación
<p>Técnica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El objetivo se encuentra relacionado con los lineamientos acerca del plan de desarrollo • Analizar, cuál de las propuestas de transporte cotizadas en el mercado es la más apropiada • Las especificaciones técnicas requeridas por el producto son las idóneas, para su cadena logística • Los lineamientos se encuentren en orden

	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer cuáles son los efectos negativos y positivos que son generados por las causa • Reconocer el verdadero alcance del proyecto • Establecer que los parámetros y exigencias del proyecto sean los corrector
Operacional	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer si se cuenta con la oferta correcta de transporte en el mercado logístico local • Infraestructura disponible • Requisitos legales locales • Requisitos legales de índole internacional

Fuente: Formulación y evaluación de proyector

Elaborado por: El Autor

2.2 Del comercio internacional

2.2.1 Intervinientes en el comercio exterior

Para el presente cuerpo de análisis, los intervinientes relevantes en el proceso de comercio exterior serán:

Importador: Persona natural o jurídica, que se encuentra legalmente establecida

y autorizada para realizar operaciones de compra internacional.

Exportador: Persona natural o jurídica, que se encuentre legalmente establecida y autorizada para realizar operaciones de venta internacional.

Transporte marítimo internacional: Actividad realizada, por las líneas navieras legalmente establecidas o con personería propia en el Ecuador; o en su defecto representada por Agencias.

Acuerdos y/o tratados comerciales internacionales: Convenios debidamente reconocidos por sus intervinientes, que tienen como premisa principal incrementar las facilidades al comercio exterior, y afianzar las relaciones comerciales.

2.2.2 Términos de negociación internacional INCOTERMS

Terminología establecida internacionalmente y reconocida legalmente por la OMC¹, para establecer las responsabilidades de las partes intervinientes en un proceso de compra internacional.

Además de esto, se encuentra divididos de tal manera que permitan su fácil aplicación de forma especializada acorde el tipo de transporte y condiciones específicas de la compra. Los Incoterms se encuentran clasificados de la siguiente manera:

¹ La Organización Mundial del Comercio (OMC) fue establecida en 1995. Tiene su sede en Ginebra, Suiza, y sus idiomas oficiales son el inglés, el francés y el español. La OMC no forma parte del sistema de las Naciones Unidas, y tampoco de los organismos de Bretton Woods como el Banco Mundial o el FMI.

EXW Ex Works
En fábrica (Lugar
convenido)

- El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones o fábrica. Todos los gastos a partir de ese momento son por cuenta del comprador.

FAS
Free Alongside Ship

- Libre al costado del buque (Puerto de carga convenido)
- El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. El incoterm FAS es propio de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa porque se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle. El vendedor es responsable de la gestión y costo de la aduana de exportación

FOB
Free On Board Libre a
bordo
(Puerto de carga
convenido)

- El vendedor entrega la mercancía sobre el buque. El vendedor contrata el transporte a través de un transitario o un consignatario, pero el coste del transporte lo asume el comprador. El incoterm FOB es uno de los más usados en el comercio internacional. Se debe utilizar para carga general (bidones, bobinas, contenedores, etc.) de mercancías, no utilizable para grane

FCA

Free Carrier Libre
transportista
(Lugar convenido)

- El vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen, se hace cargo de los costos hasta que la mercancía está situada en ese punto convenido; entre otros, Ej.: a aduana en el país de origen.

CFR

Cost and Freight Costo y
flete
(Puerto de destino
convenido)

- El vendedor se hace cargo de todos los costos y el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen.

CIF

Cost, Insurance and Freight
Costo, seguro y flete.
(Puerto de destino
convenido)

- El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.

CPT

Carriage Paid To Transporte
pagado hasta

(Lugar de destino convenido)

- El vendedor asume todos los costos, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen..

CIP

Carriage and Insurance Paid
(To)

Transporte y seguro pagados
hasta (Lugar de destino
convenido)

- El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.

DAT

Delivered At Terminal

Entregado en terminal
(Puerto de destino
convenido)

- El vendedor asume todos los costos, incluido: transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que se descarga en el terminal convenido. También asume los riesgos hasta ese momento. El concepto terminal es bastante amplio e incluye terminales terrestres y marítimas, puertos, aeropuertos, zonas francas, etc.): por ello es importante que se especifique claramente el lugar de entrega de la mercancía

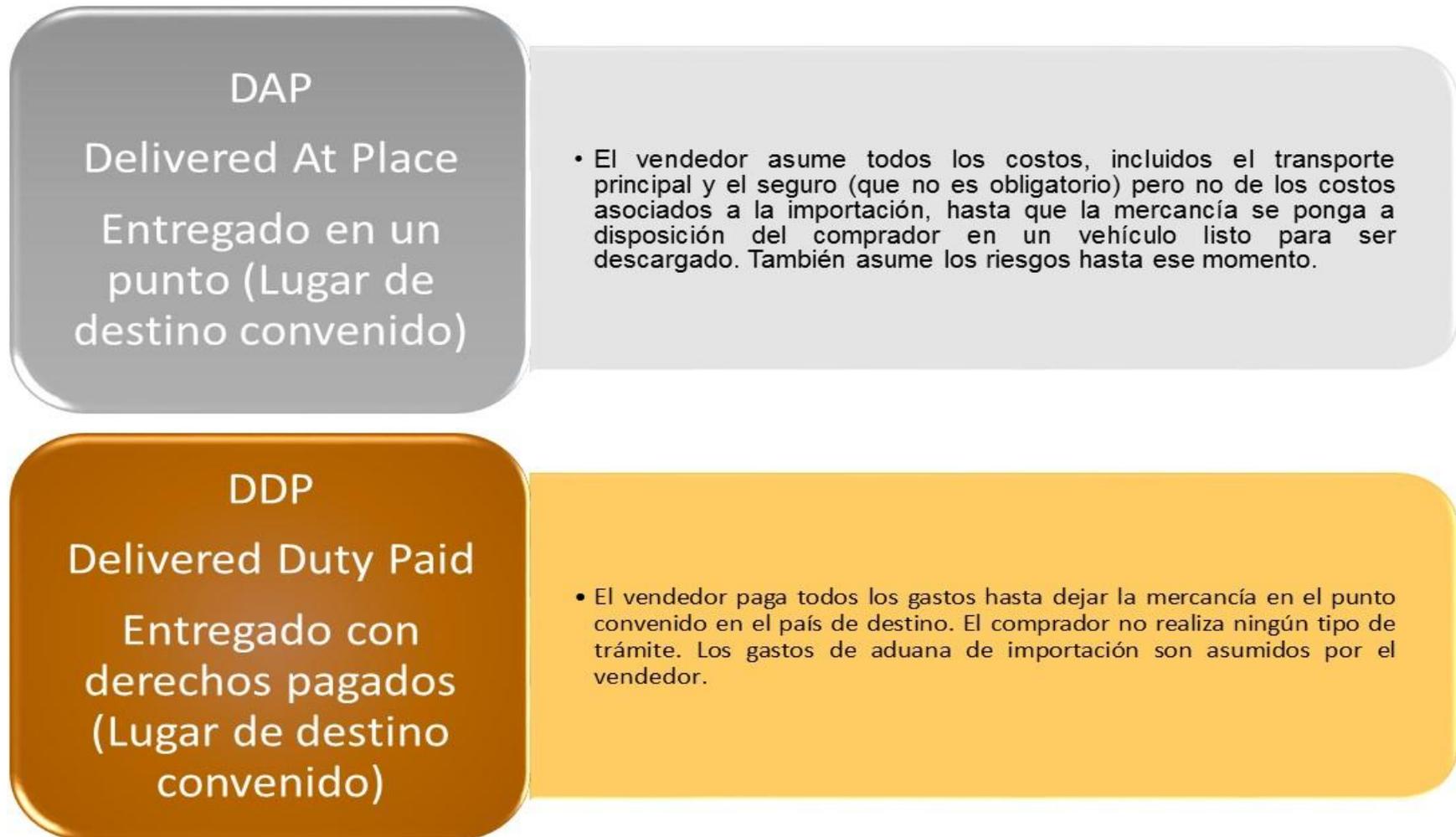


Imagen No. 1 INCOTERMS. TERMINOS DE NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

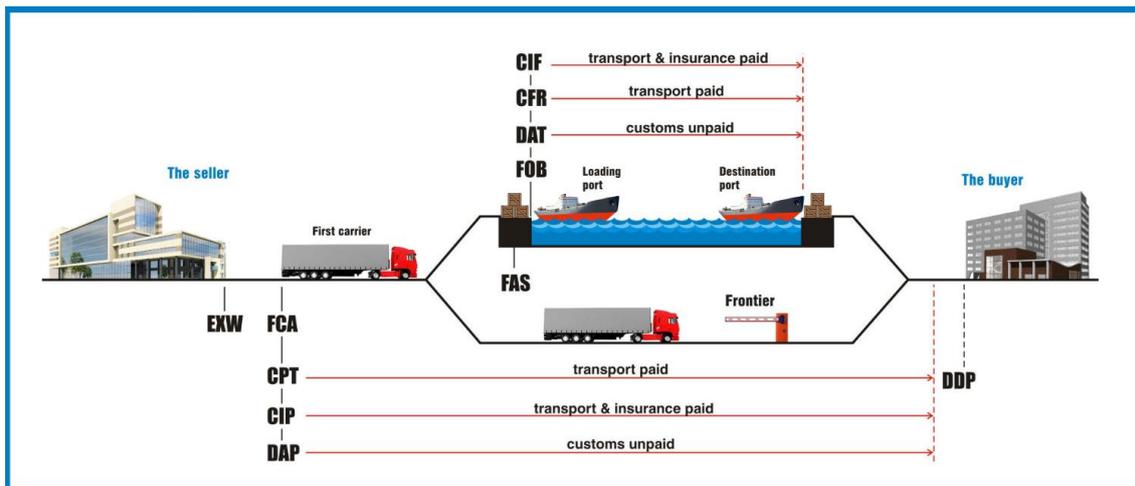


Imagen No. 2 Detalla cada el alcance de cada uno de los diferentes términos

2.3 Transporte internacional de mercancías

El transporte dentro del marco de la logística y comercio internacional de mercancías, es un eje transversal para su desarrollo, una buena gestión de transporte puede traducirse en ahorro de tiempo y egresos, así como una eficiente cumplimiento de plazos y una optimización de recursos, tanto para el exportador como para el vendedor.

2.4 Tipo de medios de transporte

2.4.1 Transporte Terrestre

Es aquel que por su naturaleza es poco complejo y de fácil acceso para cual usuario, se caracteriza con basarse en la simplicidad, flexibilidad y versatilidad; pues prácticamente a través de este medio se puede transportar cualquier tipo de mercancía, basado en su economía frente a los demás medios, se convierte en el más rentable para llevar a cabo un comercio interno, de constante flujo.

2.4.2 Transporte Aéreo

Por su ventaja basada en el tiempo de entrega, es generalmente utilizado para

cargas pequeñas, poco voluminosas, pero gran valor y además de un plazo perecible corto; la desventaja en su alto costo.

2.4.3 Transporte Marítimo

Considerado como la primera opción de transporte en las relaciones comerciales internacionales, el transporte marítimo se destaca por su bajo costo frente al transporte aéreo, la versatilidad para el envío de carga a diferentes partes del mundo.

Ecuador cuenta con una amplia oferta de líneas y agencias navieras.

Tabla 3 Listado de Líneas y Agencias Navieras, en Guayaquil

Empresa	Ubicación
APL DEL ECUADOR S.A.	Av. 9 de Octubre y Malecón. Piso 26, oficina 2605. Edif. La Previsora en Guayaquil
BBC ECUADOR	Guayaquil -Tulcán 809 y Hurtado. Edif. San Luis
BROOM ECUADOR S.A.	Guayaquil- Nueva Kennedy Edificio Atlantis
CITIKOLD S.A.	Km 2 vía Puntilla-Samborondón.
CMA- CGM ECUADOR S.A.	Guayaquil Parque Empresarial Colon, Corporativo 2, oficina 501 - 503.
DELPAC S.A	9 de Octubre 2009 y los Rios Edif. El Marquez Piso 9 Of. 2 (Guayaquil)
HAMBURG SÜD ECUADOR S.A	Ubicados en Guayaquil, edificio Berlín en la Av. Las Monjas # 10 y C.J. Arosemena.
IAN TAYLOR ECUADOR C.A.	Av. Constitucion s/n y Juan T. Marengo Edif. Executive Center Piso 6 Ofic. 603
MAERSK DEL ECUADOR C.A	Av. José Santiago Castillo S/N y Juan Tanca Marengo-Edif. Conauto, piso 03.
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	Guayaquil-Edif. Centrum, piso 15, oficina 1.

NAVESUR S.A	Edificio. Trade building, Torre b oficina220
NAVISUR	Guayaquil Av. 10 de Agosto 103 y Malecón.
NAVIERA DE SERVICIOS MARITIMOS - NAVESMAR S.A.	Ubicados en Guayaquil calle Junín 114 y Malecón
NAVIERA MARNIZAM S.A	Guayaquil; Edificio San Agustín entre Chile y Chimborazo
TRANSPORTES PORMAR S.A.	Km. 1.5 vía Perimetral (Bananapuerto). (Guayaquil)
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR - REMAR S.A	Ubicados en Guayaquil- Malecón y Av. 10 de Agosto 103-Edificio Valra
TRANSAVISA S.A.	Malecón 1401 entre Aguirre e Illingworth

2.5 Modos de transporte

Son aquellos sistemas integrados utilizados para el transporte de mercancías, desde un punto de origen a uno de destino.

2.5.1 Transporte intermodal

Es aquel a partir de la presencia de más de un tipo de transporte, se realiza en traslado de mercancías de un punto de origen a otro de destino, bajo una única medida de carga; generalmente contenedores

2.5.2 Transporte Multimodal

Se define como aquel en el que participan diferentes tipos de transporte, con la finalidad de gestionar más rápida y eficazmente las operaciones de entrega de mercancía.

2.5.3 Transporte Unimodal

Es aquel que se realiza efectuando un solo modo de transporte, para lo cual puede emplear un solo conocimiento de embarque. Generalmente empleado para comercio interno, en el transporte por carreteras.

2.5.4 Transporte Bimodal

Transporte de mercancías llevado a cabo al mismo tiempo por dos modos de transporte, generalmente efectuado entre carretera y ferrocarril.

2.6 Logística

Se puede definir como un sistema que integra distintas aristas como la producción, comercialización, y distribución física para la gestión de abastecimiento de manera estratégica, además puede abarcar el almacenamiento y movimiento de productos o mercancías.

La logística ha podido llegar a convertirse en un factor clave, para el desarrollo económico mundial, suele en muchos casos marcar diferencias a la hora de cerrar negociaciones de carácter primordial, su punto de equilibrio se encuentra marcado por la globalización lo que exige un desarrollo constante e integrativo entre operatividad y tecnología.

Para efectos del presente trabajo, el transporte marítimo será nuestro principal aliado.

2.7 Tipo de buques

2.7.1 Buques petroleros

Embarcaciones especializadas para el transporte de petróleo crudo, desde plataformas en países productores hasta refinería en las costas, o viceversa. Pueden llegar a medir hasta 400 metros de eslora, presentan tuberías especializadas para el cargue y descargue del crudo.

2.7.2 Buques gaseros

Se trata de embarcaciones especializadas en el transporte de gas licuado y gas natural. Cuentan con un alto nivel de tecnología incorporado. Se identifican dos modelos: los LNG cuya especialidad son gases de temperatura de -170 grados centígrados y los LNG, especializados para temperatura de -50 grados centígrados y presión de 18 Kg/cm².

2.7.3 Buques frigoríficos

Las temperatura establecida se alcanza acorde a las mercancías embarcadas, cuentan con generados para el mantenimiento de la cadena de frio constante.

2.7.4 Buques de carga general

Generalmente denominados buques multipropósitos, su versatilidad les permite movilizar distintos tipos de mercancías, desde tanques pequeños hasta contenedores. Poseen grúas propias sobre su cubierta

2.7.5 Buques Roll On-Roll off

Traducido al español, rodar adentro-rodar fuera. Estos buques son especializados para el transporte único de vehículos. Contiene rampas en su interior a fin de facilitar el movimiento de los vehículos.

2.7.6 Buques graneleros

Especializado para el transporte de carga seca a granel. Muestra sobre su cubiertas grandes escotillas, que sirven como tapas para las grandes bahías almaceneras, sus bodegas se cuentan con refuerzos se las vuelve resisten.

2.7.7 Buques portacontenedores

Buques con dimensiones a partir de los 200 m de eslora, se han registrado buques de hasta 18.000 TEUS, cabe mencionar que la capacidad y operatividad

de estas motonaves se ha incrementado a un ritmo vertiginoso, el desarrollo de potentes motores y la ampliación de esloras son resultado de la globalización y la fuerte competitividad que se presenta en el mercado logístico internacional.

2.7 Contenedores

Las unidades contenerizadas para el mercado global, se presentan en medidas de 20' y 40' respectivamente. De acuerdo a sus características específicas y utilidad se clasifican, de la siguiente manera:

2.7.1 Dry o Seco

Contenedor de características estándar y de construcción básica, hecho con acero y con sistemas de ventilación

.

2.7.2 Reefer o refrigerado

Son aquellos que permiten transportar mercancías bajo temperatura controlada, e individualiza el transporte de mercancías bajo requerimientos específicos.

Muchas de estas unidades cuentan con su generador de energía incorporado, con la finalidad de no obstruir la cadena de frío, mantener durante el viaje al puerto de descarga la temperatura necesaria. A pesar de contar con tecnología de punta incorporada es necesaria la vigilancia de un técnico, durante el periplo de navegación.

Los contenedores reefers cuentan con recubrimiento de poliuretano que facilita mantener la mercancía y/o producto en una temperatura adecuada, incluso después de desvincular el contenedor de la fuente de energía.

2.7.3 Open Top

Unidad especializada que no cuenta con la tapa superior, esto con la finalidad de facilitar el transporte de carga sobredimensionada. Se puede encontrar en el mercado en dimensiones de 20' y 40'.

2.7.4 Flat Rack

Se encuentra diseñado con la finalidad de transportar carga que cuente con bordes irregulares y dimensiones que se extienden más allá de lo preestablecido en los contenedores dry regulares de 20' y 40'.

Los paneles frontales son abatibles, esto con la finalidad de obtener en el caso de ser necesario una plataforma completamente plana.

2.7.5 Tanque

Sirven para el traslado de líquidos, y/o productos químicos clasificados por IMO. Se encuentran disponibles en medidas comerciales de 20' y 40'.

2.7.6 Open side

Se encuentra básicamente estructurado como las unidades dry, pero se diferencian por su característica de tener, los paneles laterales con la capacidad de ser abatibles y permitir de ser necesario el transporte carga sobredimensionada.

2.8 Medidas de los contenedores

Equipo	Tamaño	Apertura puertas		Dimensiones internas			Peso			Volumen	Material
		mm pies/pulgadas		mm pies/pulgadas			Kilogramos/libras			m3/pies cúbicos	
	Pies/Pulgadas	Ancho	Alto	Largo	Ancho	Alto	Max. Bruto	Tara	Max. Neto	Capacidad	
	20' Estándar	2340	2280	5898	2352	2393	30480	2300	28180	33.2	Acero
	20'x 8' x 8' 6"	7' 8"	7' 6"	19' 4"	19' 4"	7' 10"	67200	5070	62130	1172	
	40' High cube	2340	2585	12032	2352	2698	32500	3940	28560	76.4	Acero
	40' x 8' x 9'6"	7' 8"	8' 6"	39' 6"	7' 9"	8' 10"	71650	8685	62965	2700	
	45' High cube	2340	2585	13556	2352	2698	32680	4820	27860	86	Acero
	45'x 8' x 9'6"	7' 8"	8' 6"	44' 6"	7' 9"	8' 10"	71650	10625	61025	3045	
	40' High cube reefer	2276	2501	11571	2268	2553	34000	4850	29150	67	Acero
	40'x 8' x 9'6"	7' 5"	8' 2"	37' 11"	7' 5"	8' 4"	74960	10690	64270	2366	
	20' Flat rack	-	-	5610	2228	2233	63647	2530	61117	-	Acero
	20' x 8' x 8'6"	-	-	18' 5"	7' 3"	7' 4"	33002	5280	27722	-	
	40' Flat rack	-	-	12060	2228	2233	44397	5479	38918	-	Acero
	40' x 8' x 8'6"	-	-	39' 7"	7' 3"	7' 4"	97881	12081	85800	-	
	20' Open top	2300	2215	5889	2345	2346	30480	2360	28120	32.4	Acero
	20' x 8' x 8'6"	7' 8"	7' 6"	19' 4"	7' 9"	7' 9"	72400	5200	67200	1144	

Imagen No. 3 Detalle de dimensiones por cada tipo de contenedor

2.9 Documentos de transporte

2.9.1 Guía aérea

Se lo determina como un documento no negociable, a modo de resguardo para el remitente, y es expedida por la aerolínea en el caso de MAWB (Master Air Way Bill), o la consolidadora HAWB (House Air Way Bill); la misma que indica que el transportista ha recibido las mercancías detalladas en el packing list y se compromete a llevarlas hasta el aeropuerto de destino indicado en el detalle del documento.

Además sirve como evidencia documentaria de haber realizado un comentario

de transporte y factura de flete, declaración ante aduana local y extranjera así como de seguro.

La guía aérea funge de conocimiento de embarque, mediante el cual la empresa aérea, comunica las condiciones de transporte establecidas para el embarque, y sus respectivas funciones:

- ❖ Comprobante de recepción de las mercancías
- ❖ Contrato de transporte
- ❖ Documentos que permiten gestionar trámites aduanales en el país de destino
- ❖ Certificación de que las mercancías han sido despachadas a su receptor o consignatario estipulado
- ❖ Listado que refleja lo embarcado, establece las condiciones especiales de embarque, y relaciona los documentos de acompañamiento

2.9.2 Conocimiento de embarque marítimo o Bill of Lading

El conocimiento de embarque o B/L, como lo denomina la UNCTAD², el cual a modo de recibo convierte al portador en propietario de la mercancía, y que en su reverso muestra las condiciones y cláusulas bajo las cuales se celebra un contrato de transporte, determina las responsabilidades del Carrier o transportistas, y detallando las obligaciones del embarcador.

Dentro de este documento se encontrará la siguiente información:

- ❖ Shipper o embarcador
- ❖ Consignee o consignatario
- ❖ Notify o notificador
- ❖ Puerto de carga y descarga

² La **Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)** (1964), fue creada en Ginebra (Suiza), donde también tiene su sede, el 30 de diciembre de 1964 por la resolución 1.995 de la Asamblea General de la ONU, con el objetivo de analizar e intentar resolver los problemas relativos al comercio internacional de los países subdesarrollados., Naciones Unidas

- ❖ Numero de contenedor
- ❖ Sellos o precintos
- ❖ Cantidad de bultos
- ❖ Peso bruto
- ❖ Volumen
- ❖ Descripción general de las mercancías

Para este documento existen condicionantes en la emisión, cuando el contrato de transporte se realiza de manera directa entre el embarcador y el receptor, el transportista realizará la emisión de un MBL (Master Bill of Lading), en caso de existir un NVOCC³ en la negociación del transporte, existirá la emisión de un HBL (House Bill of Lading), mismo que le permitirá al receptor realizar sus trámites antes la aduana respectiva.

2.9.3 Carta porte

Este documento es usado de manera exclusiva en el transporte de mercancías por carreteras, este documento acredita que el transportista ha recibido las mercancías para su traslado desde un punto de origen a uno de destino. Así mismo constituye un contrato de transporte usualmente exigido para el cumplimiento de formalidades aduaneras.

2.10 Emisión de los conocimientos de embarques marítimos

2.10.1 Documentos originales

Documentos emitidos y entregados, confirme a las disposiciones del embarcador quien pese a sus acuerdos comerciales con el receptor, mantiene la figura de propietario de la carga ante el carrier.

Esto le permite la retención de la mercancía hasta confirmar el pago por la

³ Cabe mencionar que la OMC (2002) los reconoce como un agente NVOCC (acrónimo inglés de Non Vessel Operating Common Carrier) es una persona natural o jurídica que oferta servicios regulares de consolidación marítima, a través de la reserva de espacio en buque para los envíos en representación del consignatario de buques.,

misma, y posteriormente la entrega de la documentación al receptor para que pueda gestionar el retiro de la carga del puerto de descarga.

2.10.2 Telex release

Esta condición le permite al embarcador mantener su documentación bajo custodia del carrier, a fin no permitir el retiro de la carga del puerto de descarga y de esta forma garantizar el pago de la mercancía por parte de su comprador en el exterior.

2.10.3 Express release

Esto cuenta como la liberación inmediata de la carga para el receptor, no es necesaria la presentación de documentación en el exterior, puesto que debido a la confianza o el pago anticipado de la mercancía entre el comprador y vendedor, no existe la necesidad de retener la carga.

2.11 Condiciones de pago de flete

2.11.1 Prepaid

Un flete se considera bajo condición prepaid, cuando este es pagado previo al embarque o en su defecto el pago se garantiza desde el embarcador en el puerto de embarque

2.11.2 Collect

Es condición se aplica, para los fletes cuyo pago se encuentra confirmado en el puerto de descarga, por parte del receptor o consignee o en su defecto este puede ser realizado por el notificar.

2.11.3 Elsewhere payment

La condición Elsewhere payment aplica, cuando dentro de una negociación

internacional el pago del flete será realizado por un tercer interviniente y no se realizara en el puerto de carga, ni en el de descarga; sino en un tercer país, para que esta condición se lleve a cabo el carrier debe gestionar previo al embarque y zarpe de la nave un collect acceptance o aceptación de recibir el pago por su personería en el país determinado por el pagador.

2.12 Medios de pago internacional

2.12.1 Carta de crédito

También llamado crédito documentario, es el medio de pago internacional más utilizado en las gestiones de compraventa internacional de mercancías, debido a que la intervención de entidades financieras genera un ambiente de confianza tanto para el exportador como para el importador; ya que este documento se

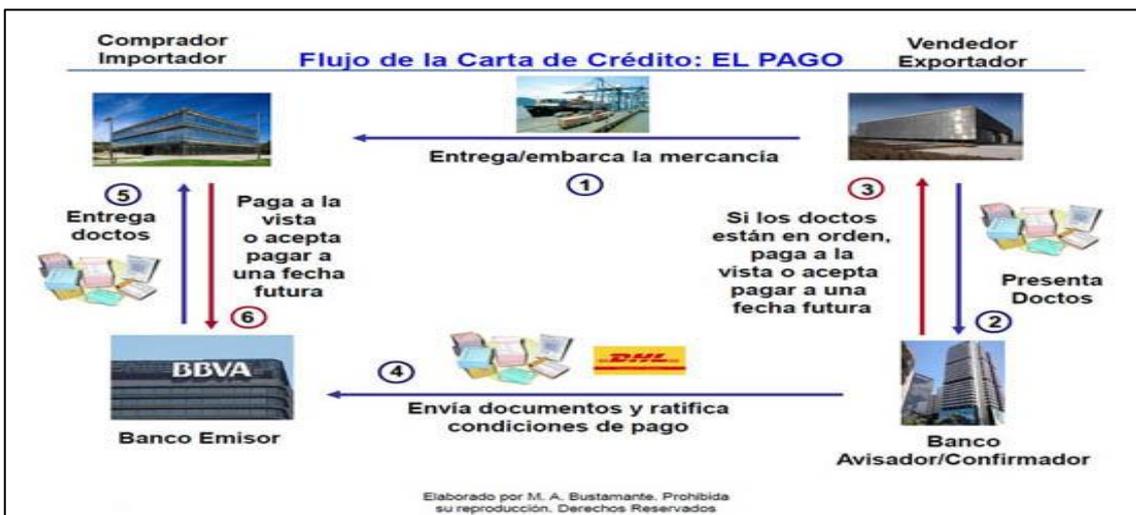


Imagen No. 4 Diagrama del flujo para la utilización de la carta de crédito, como medio de pago

2.12.2 Pago anticipado

Esta condición consiste en que el comprador, realiza la cancelación por los bienes previo al embarque y/o zarpe de la nave. Esta condición representa un alto riesgo para el importador.

2.12.3 Pago directo

Este tipo de pago se gestiona directamente con el exportador, sin la necesidad de comprometer documentación -como se realiza en la carta de crédito-, esta condición se realiza generalmente cuando el pago es al contado, cuenta corriente o a consignación.

2.12.4 Cobranza documentaria

En esta gestión se cuenta con la intervención de bancos de documentos que pueden ser financieros o comerciales, según las instrucciones del exportador luego de entregar los documentos al banco.

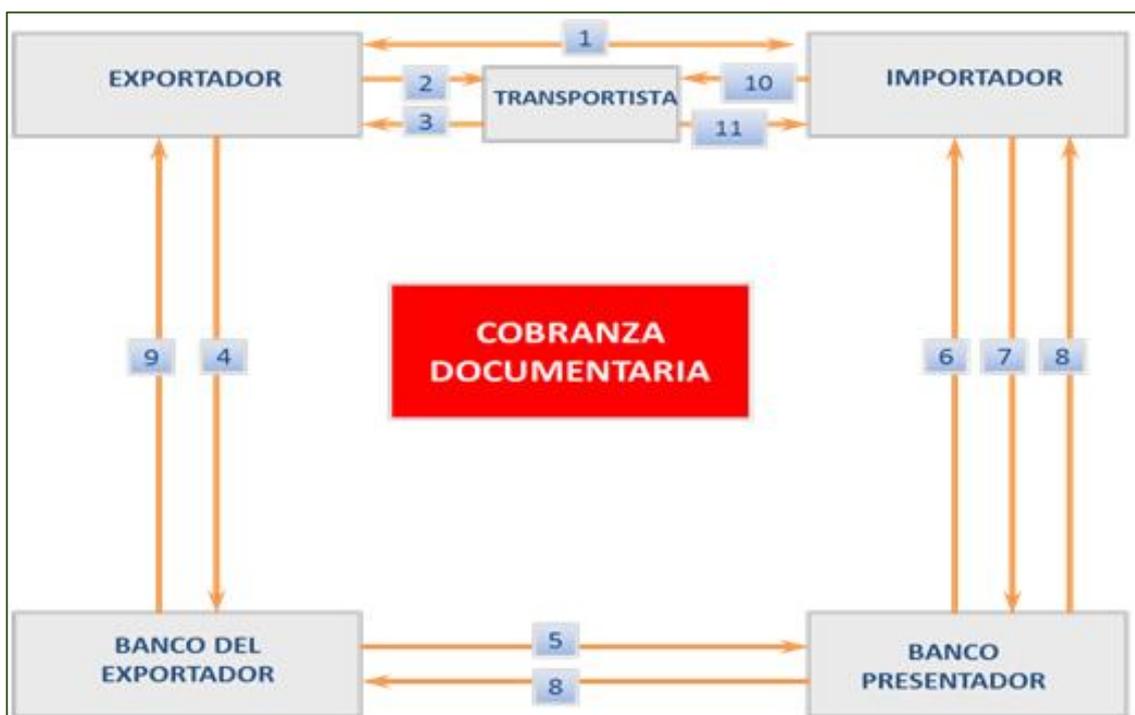


Imagen No. 5 Flujo para el uso de la cobranza documentaria, como medio de pago internacional

2.13 Regímenes aduaneros

Dentro de la normativa legal aduanera se detallan varios de los regímenes aduaneros que pueden aplicados de acuerdo a las exigencias de importadores y exportadores; para el presente trabajo se detalla los dos más comunes, a fin de establecer una diferencia entre importación y exportación; y posterior al

planteamiento teórico su aplicación dentro del análisis de viabilidad.

Tipo	Nombre	Garantía	DAI	Asignación de código	Método de compensación	Tipo de compensación	Herramienta de compensación Ecuapass
Transformación	Exportación temporal con reimportación en el mismo estado	-	50	-	Directo	Reimportación en el mismo estado	DAI 32
						Exportación a consumo	DAE 40
No transformación	Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo	-	51	-	Directo	Reimportación para perfeccionamiento pasivo	DAI 31
						Exportación a consumo	DAE 40
Tipo	Nombre	Garantía	DAI	Asignación de código	Método de compensación	Tipo de compensación	Herramienta de compensación Ecuapass
Transformación	Admisión Temporal para perfeccionamiento activo	Específica y General (sólo para instalaciones industriales)	21	Insumo	A/C	Cesión de Titularidad	A/C
					A/C	Exportación a consumo	DAE 40 + A/C
					A/C	Reexportación	DAE 61 + A/C
					A/C	Nacionalización	A/C + DAI 10
					A/C	Regularización por pérdida o destrucción	A/C + DAI 87
	Transformación bajo control aduanero	General	72	Insumo	A/C	Destrucción de desperdicios	A/C + DAI 86
					A/C	Exportación a consumo	DAE 40 + A/C
					A/C	Reexportación	DAE 61 + A/C
					A/C	Nacionalización	A/C + DAI 10
					A/C	Regularización por pérdida o destrucción	A/C + DAI 87
No transformación	Admisión temporal para reexportación en el mismo estado	Específica	20	-	Directo	Reexportación en el mismo estado	DAE 60
						Nacionalización	DAI 10
						Regularización por pérdida o destrucción	DAI 87
						Cambio de Obra o Beneficiario	DAI 20
	Depósito Aduanero	General	70	-	Directo	Reexportación	DAE 61
						Nacionalización	DAI 10
						Regularización por pérdida o destrucción	DAI 87
	Almacén libre	General	73	Producto	Directo	Reexportación Individualizada	Pantalla Control Ventas
						Reexportación en el mismo estado	DAE 60
						Destrucción	Pantalla Control de destrucción
						Nacionalización	DAI 10
	Almacén especial	General	75	Producto	Directo	Reexportación Individualizada	Pantalla Reexp. Individualizada
						Reexportación en el mismo estado	DAE 60
						Regularización por pérdida o destrucción	DAI 87
						Nacionalización	DAI 10
	Ferias Internacionales	Específica	24	-	Directo	Reexportación en el mismo estado	DAE 60
						Nacionalización	DAI 10
						Regularización por pérdida o destrucción	DAI 87
	Zona Franca	General	90	-	Directo	Nacionalización	DAI 10
						Exportación a consumo	DAE 40
Reposición con franquicia Arancelaria	-	11	-	Directo	Nacionalización + Certificado de reposición + Exportación a consumo + Reposición con franquicia arancelaria	DAI 10 + CERTIFICADO + DAE 40 + DAI 11	

Imagen No. 6 Regímenes aduaneros, contemplados en la legislación aduanera ecuatoriana vigente

2.13.1 Importación a consumo

Es el régimen aduanero de ingreso definitivo de mercancías al país, cuyos procedimientos para su aplicación serán establecidos por el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Los productos ingresados bajo este régimen podrán circular libremente en el Territorio ecuatoriano una vez satisfechas las obligaciones tributarias aduaneras (Art. 120 del reglamento al Copci⁴)

2.13.2 Exportación definitiva

Es el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una zona especial de desarrollo económico a las disposiciones establecidas en la normativa legislación vigente. (Art. 158 del reglamento al Copci).

2.14 Corvinas

Las corvinas; este tipo de pescados, están integrados por más de 270 especies diferentes, clasificadas en 70 géneros, y por su anatomía se las puede encontrar en regiones con climas tropicales, templados y húmedos al rededor mundo en los océanos Caribe, Atlántico e Indico-Pacífico.

La corvina a su vez se divide en una variedad de pescados con carácter a nivel experimental y comercial alrededor del mundo [Tabla 1]. En los inicios del siglo XXI la subdivisión de la familia *Sciaenidae* se constituyó en el grupo de corvinas más volubles para la acuicultura por su rápida expansión y con producciones de alevines⁵ de miles de millones y una producción comercial de 104.275 t.

⁴ El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) fue puesto en vigencia mediante su publicación en el Suplemento del Registro Oficial N° 351 del 29 de diciembre del 2010, y conforme a su artículo 3, tiene por objeto “regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, de mercancías.

⁵ Cría de pez que incluye la fase comprendida entre la larva y el adulto y que en ciertos peces de agua dulce se utiliza para repoblar: no se pueden pescar alevines.

[Tabla 1] ESPECIES DE CORVINAS (ESCIÉNIDOS) CRIADAS EN EL MUNDO.

Especie	Nombre en Español	Nombre en Inglés	Países productores o investigadores
<i>Argyrosomus amoyensis</i>	Corvina de Amoy	Amoy croaker	China
<i>Argyrosomus inodorus</i>	Corvina plateada	Silver kob	Sudáfrica
<i>Argyrosomus japonicus</i>	Corvina japonesa	Mulloway, Dusky kob	Australia, Sudáfrica y Taiwan
<i>Argyrosomus regius</i>	Corvina mediterránea	Meagre	España, Egipto, Francia, Italia, Marruecos y Turquía
<i>Atractoscion nobilis</i>	Corvina blanca	White seabass	EE.UU. y México
<i>Cilus gilberti</i>	Corvina pampera	Corvina drum	Chile
<i>Cynoscion nebulosus</i>	Corvina pinta	Spotted seatrout	EE.UU. y México
<i>Cynoscion othonothreus</i>	Corvina golfinia	Gulf corvina	México
<i>Cynoscion regalis</i>	Corvinata real	Weakfish	EE.UU. y México
<i>Cynoscion xantulus</i>	Corvina boquinaranja	Orangemouth corvina	EE. UU.
<i>Larimichthys crocea</i>	Corvina amarilla	Large yellow croaker	China
<i>Micropogonias furnieri</i>	Corvina rubia	Whitemouth croaker	Uruguay
<i>Micropogonias undulatus</i>	Corvina roncadina	Atlantic croaker	EE.UU.
<i>Pogonias cromis</i>	Corvina negra	Black drum	EE. UU
<i>Sciaena umbra</i>	Corvallo	Brown meagre	Grecia y Turquía
<i>Sciaenops ocellatus</i>	Corvina roja	Red drum	China, Ecuador, EE.UU., Israel, Martinica, México y Taiwan
<i>Totoaba macdonaldi</i>	Corvinata totoaba	Totoaba	México
<i>Umbrina cirrosa</i>	Verrugato	Shi drum	Chipre, España, Grecia, Italia y Turquía

Imagen No. 7 Especies de corvinas criadas en el mundo

El cultivo en cautiverio de las corvinas a nivel mundial, se implementó por las características biológicas, ya que les permite elevadas tasas de crecimiento en cada una de las fases de desarrollo, de engorde y pre-engorde, y por su adaptabilidad y vitaminas ha tenido un buen apogeo en los consumidores finales en todo el mundo

Es importante tener presente los fines conservacionistas que fueron motivados por el retroceso de las poblaciones en países como Australia, China, México y España para mejorar las condiciones de esta especie. Las corvinas también tienen la ventaja que son especies que se adaptan a la salinidad y tienen tolerancia (entre 0 y 75 ppt), lo que le permite adaptarse a la mayoría de los climas a nivel mundial

2.14.1 Biología de las corvinas

A los miembros de la familia de las corvinas se les conoce como roncadors o tambores, este nombre se da por la capacidad de estos peces para usar como cámara de resonancia su desarrollada vejiga natatoria, mediante las agitaciones

de músculos especiales integrados en su sistema, esto les permite localizar cardúmenes de la misma especie a largas distancias.

Estos peces se designan como especies euritermas y eurihalinas, su cuerpo esta creado para resistir variaciones abruptas en las temperaturas desde 2 a 38 °C y de salinidad desde 5 a 39 ‰, característica que les da la facilidad de permanecer en ríos, mares, estuarios y lagunas, donde procrean.

Con facilidad se los encuentra en aguas desde la franja litoral hasta aguas entre 200 y 400 metros de profundidad, con pisos lodosos, rocosos y arenosos; también en aguas calmadas y estuarios. En el transcurso de su vida juvenil es en donde esta especie hace sondeo de diferentes tipos de ambientes y hábitats, esto se mantiene hasta que ellas alcanzan su vida adulta y permanecen hasta ser capturadas.

La reproducción de esta especie de pescados se realiza en primavera y verano. En el específico caso de *A. regius* los ejemplares adultos abandonan, a finales de julio, los estuarios y permanecen en las zonas costeras hasta el principio del otoño, volviendo a las aguas profundas en invierno. Los alevines suelen dejar las áreas de reproducción a finales de verano. Tanto adultos como juveniles vuelven a las áreas estuáricas en primavera.

La mayor parte de las migraciones de esta especie se da por el factor de temperatura determinante, pese a que son muy adaptables a cualquier sistema, en la etapa de reproducción, buscan aguas con niveles de temperatura menor a los 15°C. Los cardúmenes de corvina reducen su ingesta de alimentos en inviernos y sus límites máximos de alimentación y crecimiento los alcanzan en verano con temperaturas que oscilan entre los 23 y 25°C

Las corvinas alcanzan su primera etapa dentro de la madurez sexual entre los tres y seis años de edad. La reproducción tiene lugar cuando los machos llegan los 64 cm (4,0 kg) y las hembras los 86 cm (7,5 kg). Durante la época de apareamiento y reproducción de esta especie los adultos migran cubriendo toda la línea costera para llegar hasta aguas más calmadas, formando grandes grupos-cardúmenes hasta llegar a convertirse en bancos de peces listos

para desovar. Sus huevos pueden alcanzar diámetros de 0,9 mm y las larvas recién concebidas tienen longitudes de 2-6.5 milímetros.

2.14.2 Acuicultura de las corvinas

El índice de productividad de las corvinas en el año 2008 a nivel mundial llegó a los 124.000 Tm, convirtiéndose en el principal producto acuícola resaltando como ejemplares la *Larimichthys crocea*, *Sciaenops ocellatus* y *Argyrosomus regius*. Desde la de los cincuenta la corvina amarilla (*L. Crocea*) se convirtió en la especie más explotada en todo Asia, lográndose capturar 200.000 Tm, disminuyéndose se captura en la década siguiente; por motivos climáticos y porque no se las podía capturar con facilidad en cualquier época del año, es por eso que en los años ochenta se dio inicio al cultivo, criadero y producción en cautiverio de esta especie, obteniendo como resultado una producción de alevines con porcentajes altos de incrementos rápidos durante los años 1995 y 2000, que fue donde se alcanzó una notoria cantidad de especies producidas bajo esta técnica, que fue 1.3 millones de alevines dentro de las 400 piscinas para el criadero que existían en China en la provincia de Fujian. Esta cantidad de larvas o alevines se esparció dentro de todo el país Asiático, para la crianza que empieza con las especies en etapa juvenil en los meses de junio y julio que tienen longitudes de tres a ocho centímetros, en este país la producción de esta especie bajo la modalidad de crianza en cautiverio, se realiza en estanques, piscinas de tierra y viveros flotantes.

La acuicultura de la corvina plateada o *A. regius* es bastante se introdujo recientemente, y en Francia fue donde se dio su reproducción en cautiverio por vez primera; y por los excelentes resultados dentro de todas sus etapas hasta la comercialización es que está siendo acogida alrededor del mundo, en América del Sur empezó Chile, con proyectos de desarrollo social, poniendo la corvina criada en estanques bajo estrictos parámetros de salubridad, como alternativa para el desarrollo de la economía social.

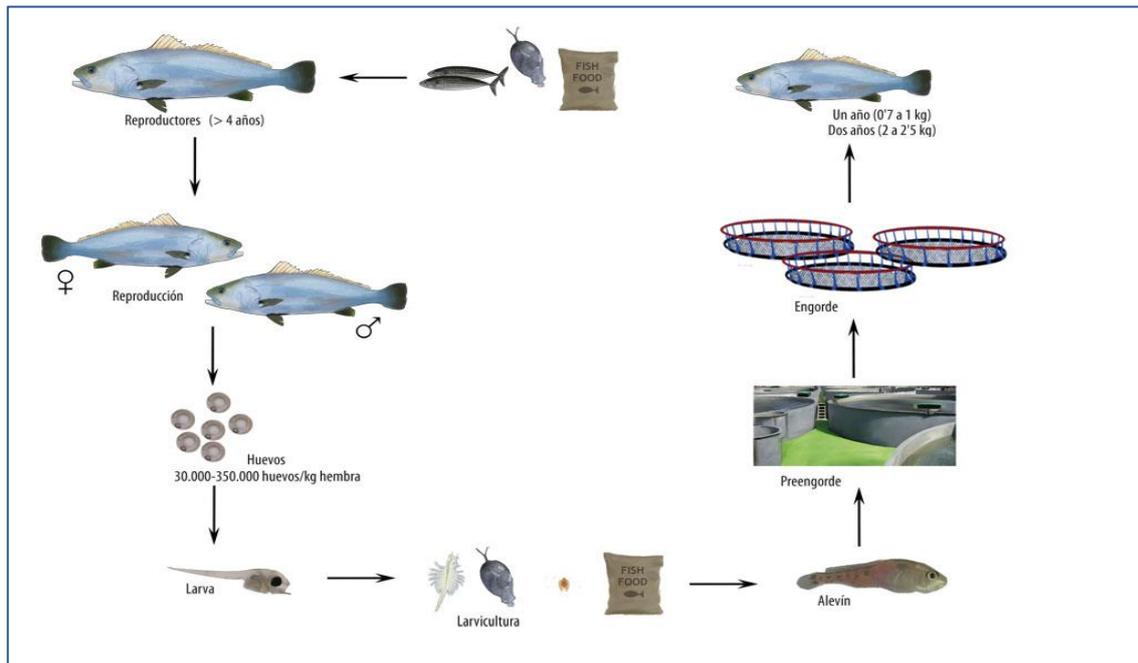


Imagen No. 8 Diagrama del ciclo de crianza de la corvina

2.14.3 Reproducción en cautividad y larvicultura

La corvina plateada, es la única especie de las corvinas que pueden tener puestas espontaneas dentro de su crianza en cautiverio, por eso se empezó a adoptar en países como Estados Unidos hasta Ecuador.

Las otras subdivisiones de las corvinas, a pesar de tener todas las condiciones favorables para su cultivo bajo esta modalidad, para su reproducción y puesta necesitan inducción bajo tratamientos hormonales.

Para la cría de la larvaria de las corvinas se implementan diversos métodos de producción, que empieza en la larvicultura intensiva o extensiva que pueden tener volúmenes que alcanzan los diez mil metros cúbicos con densidades desde 0,1 hasta 33 larvas

Las larvas de la mayor parte de esta especie tienen un común denominador en su crecimiento que no difiere mucho una subespecie de la otra.

2.14.4 Preengorde y engorde

La producción de corvina plateada alcanza los treinta gramos dentro de sus cuatro meses durante la etapa de preengorde, con índices diarios de crecimiento del 3 % y con índices de supervivencia que van desde el 75 al 100%.

Se necesita que el agua sea con niveles altos de salinidad para que la etapa de crecimiento se pueda dar con favorables resultados; la salinidad aconsejada es de (4-46 g/l)

Esta especie se identifica por su alto índice de conversión en su ingesta de alimentos. Los parámetros de alimentación durante la etapa de engorde bajos los cuales deben mantenerse las corvinas plateadas son un 45% de balanceados ricos en proteínas y con niveles bajos de grasa.

Las proteínas vegetales pueden suplir con facilidad las proteínas animales sin dañar el normal crecimiento de esta especie ni malograr la calidad de su carne y un rico contenido proteico en el producto acuícola final.

La corvina plateada fácilmente puede realizar su etapa de engorde en aguas densas sin perjudicar el normal crecimiento de sus larvas; esta especificación ha sido comprobada durante la etapa de preengorde con densidades de crianza de hasta 50 kg/m³ con. Se ha establecido correctamente que para obtener buenos resultados durante este periodo es necesario que la carga mínima sea de 4 kg/m³, para de esta manera aprovechar en su totalidad el cultivo en cautiverio de esta especie. Las necesidades de oxígeno de esta especie no son altas, por lo que hace aún más atractiva para ser desarrollada bajo el cultivo en cautiverio y da la tendencia a que se creen bancos de esta especie bajo esta modalidad.

Capítulo 3

Metodología

3.1 Modalidad

El proyecto estará basado en un trabajo exhaustivo de investigación y es de suma importancia registrarse y cumplir procesos para obtener los objetivos establecidos en la metodología, utilizando herramientas y técnicas que nos arrojen los mejores resultados.

Se empezará básicamente recolectando datos e información provenientes de distintas fuentes, primarias y secundarias, de esta manera, se podrán definir delineamientos y obtendremos datos verdaderos para nuestra propuesta y poder seguir con una correcta planificación.

De tal manera que el diseño de la investigación corresponde a esta modalidad:

Investigación de campo con la finalidad de realizar un estudio sistemático de los eventos en el sitio en el que se producen las actividades, mediante un contacto en vivo con la realidad para la obtención de la data, en este caso y de manera puntual mediante la aplicación de entrevistas (Harrys, 2006)

Investigación documental – bibliográfica para detectar, ampliar y entrar en detalle desde diferentes enfoques, teorías, conceptualizaciones y criterios de diversos autores acerca del nuevo modelo administrativo por procesos. (Harrys, 2006)

3.2 Tipo de Investigación

El presente trabajo se realizará bajo un tipo de investigación descriptiva con un enfoque cualitativo, porque el objetivo de la investigación descriptiva es llegar a reconocer situaciones, procedimientos y actitudes predominantes mediante de

la descripción exacta de los procesos, las personas, y los objetos. El fin de este tipo de investigación no se limita al análisis de la información, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables.

Las entrevistas que se aplicaran nos permitirán tener un enfoque del mercado al que nos estamos dirigiendo y las opiniones de personas expertas en el área.

3.2.1 Investigación Descriptiva.-

“Comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, y la composición o proceso de los fenómenos. El enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre grupo de personas, grupo o cosas, se conduce o funciona en presente” (Tamayo & Tamayo, 2008)

3.2.2 Investigación Cualitativa.-

“Estudia la calidad de las actividades, relaciones, asuntos, medios, materiales o instrumentos en una determinada situación o problema. La misma procura una descripción holística, esto es, que intenta analizar exhaustivamente, con sumo detalle, un asunto o actividad en particular” (Herrera, 2009).

Estos tipos de investigación profundizan en conocer cómo se da la dinámica entre los procesos intervinientes para llegar a una resolución, es por eso que este tema se desarrolla mediante este tipo de investigación, porque nos interesa saber si cada parte del plan de exportación para la corvina plateada criada en cautiverio interactúa de tal manera que se logre que sea óptimo y viable.

3.3 Fuentes de obtención de datos

3.3.1 Fuentes primarias

En la propuesta del proyecto del plan de exportación de corvina plateada criada

en cautiverio desde el cantón Santa Rosa- provincia de El Oro hacia New York en los Estados Unidos de Norteamérica, principalmente se tratara de recoger información a través de fuentes primarias, es decir obtener datos de entrevistas a través de cuestionarios que se aplicaran de manera específica y puntual a personas que están involucradas en el mundo del comercio exterior de productos acuícolas, esto con el único fin de obtener datos actuales durante la investigación.

En este fase se realizaran entrevista mediante Skype a agentes funcionarios en las oficinas de Pro Ecuador en EEUU, a potenciales clientes en el país de Destino y empresarios de la rama

3.3.2 Fuentes secundarias

Las fuentes secundarias nos permitirán obtener información mediante libros, revistas y adicional se estudiara fuentes tomadas de entidades que brinden datos estadísticos; por ejemplo: Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Pro Ecuador, Cámara de Comercio, INEN, Banco Central del Ecuador, INEC, entre otras)

3.4 Metodología

Se utilizara el método analítico sintético, que consiste en descomponer e identificar cada una de las partes del tema a tratar con el único fin de entender todo el proceso explicado en segmentos y cómo funcionan dentro del todo.

En este método la principal técnica es la entrevista.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La obtención de información de manera adecuada dentro del trabajo de investigación es considerada de vital importancia para alcanzar los objetivos, por

esto, es necesario plantear indicadores y formas de recolección de datos que estén ligados a solucionar los problemas y que se presenten en la operatividad de las variables.

Se consideran las siguientes técnicas para la recolección de datos (ver anexo 1):

- Entrevistas Personales
- Entrevistas Vía Skype
- Investigación Documental
- Páginas Web

Tabla 4 Técnicas en instrumentos para la recolección de datos

TÉCNICA	CONCEPTO	INSTRUMENTO
Entrevista	Se aplicara de manera específica y puntual a personas que están involucradas en el mundo del comercio exterior de productos acuícolas, esto con el único fin de obtener datos actuales durante la investigación.	Guía de Entrevista
Páginas web	Manipuleo de datos en páginas web relacionadas al tema de investigación.	Internet
Entidades Reguladoras	Verificación de documentos y certificados relacionados con las técnicas y regulaciones en todo el proceso de exportación	Documentos
La descripción	Se relaciona directamente con la observación directa, que se llevara a cabo en el momento de las visitas para solicitar tarifas a los OCES y se registraran datos obtenidos de la experiencia realizada.	Visitas

Fuente: El Autor; Elaborado por: El Autor

3.6 Diseño del Cuestionario.

Para la elaboración del banco de preguntas de la entrevista, se toma en cuenta los siguientes aspectos:

- a) El cuestionamiento debe ser claro sin dar lugar a confusiones.
- b) Se debe elaborar preguntas que respondan de manera concreta con la información que se desea obtener.
- c) El formulario debe estar en un lenguaje de fácil entendimiento.
- d) Las ambigüedades quedaran de lado.
- e) Las preguntas deben poseer lógica y estar relacionadas secuencialmente, para dar mayor fluidez a la entrevista.

3.7 Plan de recolección de datos

La aplicación de la entrevista se basa en la siguiente metodología:

- a) Se debe aplicar correctamente en las empresas que se seleccionaron.
- b) El encargado de aplicar la entrevista, tomara la correcta información de las personas a cargo y solo con ellos debe realizar la entrevista, porque son quienes tienen la mayor información requerida y de vital importancia para el desarrollo del proyecto.

3.8 Plan de proceso de la información.

Luego de terminar con la recolección de datos, de las diferentes fuentes, revistas, entrevistas, libros, entidades relacionadas con el tema a tratar, se procede a realizar el proceso de la información, para lo cual se toma en cuenta lo siguiente:

- a) Análisis escrito de las respuestas brindadas en las entrevistas, acompañadas con gráficos de ser necesario.
- b) Graficar resultados obtenidos de la interpretación de fuentes bibliográficas.
- c) Hacer una miscelánea, uniendo datos de todas las fuentes para obtener una verdadera situación actual del proyecto.

3.9 Hipótesis

Existe la oferta logística correcta para la exportación de corvina plateada, al mercado estadounidense, específicamente al estado de New York.

3.10 Variable Independiente

La cadena logística – aduanera para la exportación de corvina plateada.

3.11 Variable dependiente

- I. La oferta logística en el mercado ecuatoriano, sobre de transporte internacional.
- II. Viabilidad acorde los reglamentos y estatutos nacionales para la exportación de corvina plateada.

Capítulo 4

Análisis y discusión de resultados

Los resultados obtenidos de las diferentes fuentes nos arrojan datos favorables para la intención del proyecto y se detallan a continuación.-

4.1 Principales Países Importadores de productos acuícolas a nivel mundial

Países	2008	2009	2010	2011	2012
	Cantidad importada, Toneladas				
Mundo	129.902	136.252	151.285	186.766	203.287
Estados Unidos de América	50.831	57.361	59.680	72.678	75.889
España	26.463	20.071	25.143	31.186	26.971
Francia	13.109	13.056	22.807	18.756	23.832
Italia	20.172	21.735	20.718	22.471	19.548
Viet Nam	18	0	27	3.397	17.248
China	0	635	1.578	6.001	6.734
Bélgica	7.455	7.405	5.915	9.854	5.657
República de Corea	27	77	14	1.685	4.165
Colombia	1.902	2.322	2.962	3.250	4.048
Egipto	0	424	376	1.455	2.785
Países Bajos (Holanda)	2.613	2.452	1.486	1.789	2.678
Chile	1.405	1.562	1.782	2.191	2.669
Reino Unido	2.040	2.912	2.140	2.460	2.543
Japón	853	715	765	1.345	1.861

Grafico No. 1 Principales Países Importadores de productos acuícolas a nivel mundial

Como se detalla en la tabla anterior, nuestro país de destino Estados Unidos es el principal importador de productos acuícolas a nivel mundial, le sigue España y Francia respectivamente, mostrando un incremento en los años establecidos dentro del rango de la tabla, esa es una de las principales razones para que siga siendo idónea la propuesta.

4.2 Principales Empresas Importadoras de Producto Acuícolas en New York Estados Unidos

Tabla 5 Principales Empresas Importadoras de Producto Acuícolas en New York Estados Unidos

Empresa	Orden Mínima	Forma de Pago	Incoterm
Richmount Woodland S.A	2 toneladas	T; C/D	FOB
Trues Distributor	5 toneladas	T; C/D	FOB
Allshrimp Co	1 tonelada	T	CIF
TERRA DO MARISCO S.L.	2 tonelada	T; C/D	FOB

Fuente: Proecuador
Elaborado por: El Autor

En el cuadro se detallan empresas que requieren corvina en piezas y sin vísceras en New York, Estados Unidos, estos datos fueron tomados de la página que promociona “PROECUADOR” www.seamarket.com, y luego del contacto con las mismas se pudo obtener los datos detallados, respecto a cantidades necesitadas y formas de pago que ellos manejan (Transferencia o Crédito Documentario); porque es de vital importancia conocer la cantidad de orden que necesita las empresas que demandan corvina, dado que solo se puede abastecer 5 toneladas y también negociar los incoterms y la forma de pago para la negociación internacional; de aquí se escogerá nuestro futuro cliente, porque nuestro producto entra en las características que ellos necesitan.

4.3 Empresas de Cultivo en Cautiverio de Corvina Plateada en Ecuador.

Nombre de la Empresa	Ruc	Dirección
Asociación de Productores de Pescado en Cautiverio “Alida Valarezo”	07014531001	Santa Rosa-El Oro

Fuente: El Autor
Elaborado por el Autor

El cultivo de especies en cautiverio en nuestro país empezó con las piscinas de camarón, luego se introdujeron en el mercado más productos que por su adaptabilidad a los ecosistemas pueden adaptarse a diferentes tipos de cultivo, entre ellos la corvina plateada, esta empresa es la primera en el país es criar

este tipo de pez en cautiverio, y por las características que nos brinda de su producto, la convierte en la idónea para la sinergia del proyecto.

4.4 Empresas de transporte internacional

Tabla 6 Empresas de transporte internacional

EMPRESA	TARIFA DE FLETE ALL IN
HAPAG LLOYD	\$3500
NAVE ECUADOR	\$3300
NYK	-
HAMBURG SUD	\$3000

Fuente: El Autor

Elaborado por: El Autor

Después del contacto con líneas navieras y consolidadoras de carga en Ecuador, que tengan tráfico hacia el puerto de New York en Estados Unidos, se pidieron cotizaciones para fletes en unidades contenerizadas reefers y se obtuvieron los datos detallados en el cuadro anterior, de esta investigación obtendremos nuestro proveedor de servicio logístico.

4.3 Agentes Afianzados de Aduana

Nombre	Numero de RUC	Tarifa
Agentradimex S.A.	0992255145001	370
Torres & Torres	0991370226001	350
TramiAduanas	091116996901	330

Fuente: El Autor

Elaborado por: El Autor

En una base de contactos de Agentes Afianzados de Aduana, obtuvimos sus datos para proceder al contacto y obtener tarifas para el trámite de exportación a consumo detalladas en el cuadro anterior

Capítulo 5

Propuesta

5.1 Estudio Logístico- Operativo

5.1.1 Elección y negociación con nuestro proveedor de corvina plateada criada en cautiverio

Actualmente en el Ecuador son muchas las empresas productoras de pescados bajo la modalidad de crianza en cautiverio, pero, en su mayor parte es de pescados de agua dulce y para la corvina plateada solo hay una empresa, que se encuentra ubicada en el Cantón Santa Rosa, Provincia de El Oro.

Asociación de Productores de Pescado en Cautiverio “Alida Valarezo”

Se acuerda:

- i. Realizar el proceso de compra cada dos meses (inicialmente)
- ii. Cantidad: 5 toneladas (11.020 libras)
- iii. Precio: \$2,75 la libra de corvina plateada en case y sin vísceras.
- iv. Se recibirá el pescado a una temperatura -10°C
- v. Se recogerá el producto directamente en su planta

5.1.2 Elección y negociación con nuestro cliente en New York- Estados Unidos

La empresa TreuDistributos, tiene como actividad principal la distribución de corvina y camarón en todos los distritos de New York, les gusto las especificaciones y características de la corvina plateada criada en cautiverio y como ellos requieren un mínimo de 5 toneladas, que es la cantidad que podemos satisfacer.

Se llega a los siguientes acuerdos para la negociación:

- i. Realizar la negociación internacional con un embarque cada dos meses
- ii. Cantidad requerida 5 toneladas
- iii. Precio de venta: \$4.15 la libra de corvina plateada en case y sin vísceras
- iv. Incoterm: FOB

- v. Flete: Prepaid
- vi. Forma de pago: Carta de Crédito

5.1.3 Precio

El precio fijado es de 4,15 dólares americanos, después de conversar con TreuDistributos, ellos aceptan el precio y en ambos países existe la misma moneda, por lo que no existirán inconvenientes respecto al cambio monetario.

Tabla 7 Precio estimado de venta internacional

Precio	Libras por embarque (cada dos meses)	Total Bimestral	Total
4.15	11.020	45,733	274,398

Fuente: El Autor

Elaborado por: El Autor

5.1.4 Promoción

El régimen Aduanero bajo el que se exportará es “Exportación a Consumo”, lo que significa que el consumo es definitivo en el país de destino (Exterior), la empresa importadora es la encargada de la publicidad del producto para la venta en su mercado final.

5.1.5 Estructura Arancelaria- Elección de la Partida Arancelaria

En Ecuador la estructura arancelaria usada es la NANDINA, que se basa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de mercancías, que en este caso puntual para la corvina plateada criada en cautiverio es: “Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos” (NANDINA, 2007);.

La partida escogida de acuerdo a nuestro commodity, es la que nos dará los aranceles y las preferencias arancelarias que tengamos, nuestro producto entra en esta partida porque nuestro será enviado en unidades/piezas congeladas.

Tabla 8 Clasificación arancelaria del pescado congelado

<i>PARTIDA ARANCELARIA</i>	<i>DESCRIPCIÓN</i>
03.03	Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida no 03.04
<i>SUBPARTIDA ARANCELARIA</i>	DESCRIPCION
03.03.19.00.00	Los demás

Fuente: Banco Central

Elaborado por: El autor

5.1.6 Elección de la empresa transportista.

Una vez obtenidas las cotizaciones, se realiza el análisis de las proformas y se decide que la empresa con la que se trabajara es con CMA CGM, bajo contrato del NVOCC Navecuador , la que nos brinda la siguiente ruta:



Imagen No. 9 Transito de la caga

Fuente: El Autor; elaborado por: El Autor

Por las buenas referencias y su trayectoria en el mercado, además que su precio es más viable de solventar y brinda todas las seguridades para la carga.

Se acuerda

- Transporte Terrestre Interno.
- Embarque de Mercadería en la planta de nuestro proveedor.

- Transporte Marítimo Internacional.
- Flete All In.

5.2 Plan de Exportación.

Con el fin de que el producto llegue a un mercado internacional y que sea conocido, se plantearán todos los requisitos que exige la corvina plateada criada en cautiverio y los pasos a seguir dentro de la cadena logística para poder cumplir con el plan de exportación

Mediante información obtenida de entidades dedicadas al Comercio Exterior en Ecuador y de ProEcuador, podemos plantear el esquema para la exportación de corvina plateada criada en cautiverio.

Estará diseñado un plan de acción con tiempos, etapas, planificación y requisitos detallados para el trámite de exportación, se hará de una forma flexible que en un futuro permitirá cambios para adaptarlo a la situación que se viva en ese momento.

5.3 Requisitos, Documentos y certificados para Exportar

5.3.1 Registro como Exportador

El trámite se lo realiza directamente en la Ventanilla Única de Exportación (VUE),





Imagen No. 10 Pasos para obtener registro de exportador

Fuente: El Autor; elaborado por: El Autor

5.3.2 Documentos para la exportación de corvina plateada.

1. Registro Único de Contribuyentes (RUC)

Tanto las personas naturales o jurídicas deben estar catalogadas como exportadores activos y tener el RUC actualizado para poder gestionar todos los trámites: emitir comprobantes de ventas, facturas y guías de remisión; esto se lo realiza en el Servicio de Rentas Internas del Ecuador

2. Declaración Aduanera de Exportación (DAE)

Es de los documentos con mayor injerencia dentro del proceso de exportación, la gestiona el Agente Afianzado de Aduana mediante sistema ECUAPASS, la misma que se acompaña de una proforma o la factura comercial y esta declaración genera un vínculo legal con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, por parte del declarante.

Se registran los siguientes datos:

- Información general de exportador
- Puerto de origen o POL
- Puerto de destino o POD
- Descripción de mercancía
- Cantidades y pesos
- Partida arancelaria
- Numero de unidad contenerizada

Documentos de acompañamiento de la DAE

- Factura comercial
- Certificado de Origen Electrónico
- Autorizaciones Previas

Después de aceptada la DAE, la carga ingresa al terminal portuario para ser embarcada, previo a esto se registra y permanece en un deposito temporal para ser exportada.

3. Conocimiento de Embarque

Documento que a modo de recibo convierte a su portador como propietario de la carga y que en su parte posterior detalla las condiciones en las que se realizara el transporte de la mercancía, describiendo las responsabilidades del carrier o transportista y es la representa la propiedad de la mercancía.

Contiene los siguientes datos:

- Información del embarcador
- Información del consignatario
- Notificador
- Nombre del buque

- Número de viaje
- Puerto de origen y puerto de destino
- Condición del flete (Collect o Prepaid)
- Número del precinto
- Cantidad de bultos o piezas
- Fecha de embarque
- Peso bruto

4. Factura Proforma

Son hojas membretadas de la empresa para confeccionar una posible futura factura y la descripción debe ser minuciosa y contener los siguientes datos:

- Datos del exportador
- Nombre
- Teléfono
- Dirección
- Fecha y lugar de emisión
- Factura Pro Forma N°

- Datos del Importador
- Nombre
- Teléfono
- Dirección
- Cantidad y descripción de la mercadería
- Plazo de validez

5. **Factura Comercial**

La emite el exportador y se compone de la siguiente información:

- Datos del importador y exportador
- Tecnicismos de la mercadería a detalle
- Unidad de medida

- Cantidades de unidades a facturar
- Moneda de venta
- Peso bruto y neto

6. Lista de empaque- Packing list

El único fin es informar el contenido a exportar en detalles de sus pesos netos y brutos, de acuerdo a como será transportada, se emite con en una hoja certificada del exportador

Contiene:

- Datos del exportador
- Datos del importador
- Numero de bultos o piezas
- Lugar y fecha de emisión
- Modo de embarque
- Total de pesos netos y brutos
- Firma y sello del exportador

DAE 5.3.3 Certificados necesarios para exportar corvina plateada

La exportación de productos acuícolas, en este caso puntual el de corvina plateada, requieren de ciertos certificados que son emitidos por entidades públicas, para cumplir con estos certificados nos dirigimos directamente a la Ventanilla Única de Exportación, porque en trabajo conjunto con el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC) y el Servicio de Aduanas del Ecuador (SENAE) se habilitaron en este portal todos los formularios que están entidades requieren.

- **Certificado sanitarios**

“Certificado Sanitario para las exportaciones de productos pesqueros” que la otorga la Agencia Nacional de regulación, control y vigilancia sanitaria ARCSA.

- **Certificado Ictiosanitario**

Certificado Ictiosanitario para productos de origen marítimo y todos aquellos que se deriven de estos, son otorgados por el Instituto Nacional de Pesca (INP)

- **Certificado de origen**

La corvina plateada tiene como país de destino Estados Unidos y como es un producto, quien emite el certificado de origen es el Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca, a través de la Subsecretaría de Acuacultura.

- **Certificado de origen**

La corvina plateada tiene como país de destino Estados Unidos y como es un producto, quien emite el certificado de origen es el Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca, a través de la Subsecretaría de Acuacultura.

5.3.4 Encargados y Esquemas de Responsabilidades de la emisión de Documentos.

Dentro del plan de exportación de la corvina plateada se debe conocer a profundidad, las responsabilidades y delimitaciones de cada una de las partes y de los agentes intervinientes, razón por la cual se define:



Imagen No. 11 Esquema en la emisión de documentos Exportador



Imagen No. 12 Esquema en la emisión de documentos Agente de Aduanas

Fuente: El Autor; Elaborado por: El autor



Imagen No. 13 Esquema en la emisión de documentos Agencia Naviera

Fuente: El Autor; Elaborado por: El autor



Imagen No. 14 Esquema en la emisión de documentos Importador

Fuente: El Autor; Elaborado por: El autor

5.3.4 Esquema de exportación de corvina plateada criada en cautiverio hacia New York en Estados Unidos



Imagen No. 15 Esquema de exportación de corvina plateada criada en cautiverio hacia New York en Estados Unidos Fuente: El Autor; Elaborado por: El Autor

5.4 Ratios Financieros de Gestión Logística.

5.4.1 Margen de utilidad por libra

Tabla 9 Margen de utilidad por libra

Precio de compra al proveedor c/lb	\$ 2,75
Precio de venta internacional c/lb	\$ 4,15
Margen de utilidad por c/lb	\$ 1,40

5.4.2 Total de ingresos por embarque

Tabla 10 Total de ingresos por embarque

Libras por embarque	\$ 11.020,00
Precio de venta internacional	\$ 4,15
Ingresos totales	\$ 45.733,00

5.4.3 Total de costos por embarque

Tabla 11 Total de costos por embarque

Costo total del producto por embarque	\$ 30.305,00
Tramite de aduana	\$ 350,00
Flete	\$ 3.300,00
Terminal Handling Origin THO	\$ 160,00
SMD	\$ 35,00
Costos locales	\$ 250,00
Gastos administrativos	\$ 1.200,00
Costos totales por embarque	\$ 35.600,00

5.4.4 Punto de Equilibrio por libra en cada embarque

Tabla 12 Punto de Equilibrio por libra en cada embarque

Costos totales	\$ 35.600,00
Precio de venta c/lb	\$ 4,10
Punto de equilibrio en LB por embarque	8682,93

5.4.5 Precio de venta para alcanzar el punto de equilibrio

Tabla 13 Precio de venta para alcanzar el punto de equilibrio

Costos totales por embarque	\$ 35.600,00
Libras por embarque	11020
Precio por libra para el punto de equilibrio	\$ 3,23

5.4.6 Margen de utilidad por Embarque

Tabla 14 Margen de utilidad por Embarque

Ingresos totales por embarque	\$ 45.733,00
Costos totales por embarque	\$ 35.600,00
Utilidad por embarque	\$ 10.133,00

5.5 Conclusiones

Producto de la exhaustiva investigación y la realización de un plan logístico integral para la exportación de corvina plateada criada en cautiverio desde el Cantón Santa Rosa, Provincia de El Oro hacia New York en Estados Unidos, llegamos a las siguientes conclusiones:

- Es viable la logística y operatividad de la exportación de nuestro producto, puesto que se cumple con todas las condiciones específicas y necesarias de embarque, para lograr la optimización de costos y ver un margen de ganancia rentable en nuestra acción.
- Se determina que el valor por libra para llegar a nuestro punto de equilibrio es de \$3,23 y no deberíamos aceptar un embarque por menos de 8,682.93 libras, en base al análisis estos valores son el punto de inicio, de acuerdo a toda la cadena logística, para obtener ganancias.
- Se analizó la normativa vigente y se establece que por ser la corvina plateada criada en cautiverio, un producto para el consumo humano, tanto en el país de origen como en el país de destino se debe cumplir con estándares de calidad y sanitarios, que permiten que los manipuladores de la carga durante todo su procesos, sean conocedores del producto que se está transportando y sea tratado de acuerdo a los requerimiento de su cadena logística y de esta manera este en óptimas condiciones al arribo en su destino.

5.6 Recomendaciones

Derivada de las conclusiones de este plan de exportación de corvina plateada criada en cautiverio desde el Cantón Santa Rosa, Provincia de El Oro hacia New York en Estados Unidos, se dan las siguientes recomendaciones:

- Debido al resultado positivo en la ganancia del proceso de exportación, se recomienda seguir adelante en el proyecto, ya que es viable la logística y operatividad para la exportación de corvina plateada criada en cautiverio.
- Se recomienda apoyarse incondicionalmente en el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, porque mediante la participación en las ferias que el mismo realiza, se puede llegar a otros mercados para nuestro producto y mejorar la competitividad.
- El mundo del comercio exterior es tan cambiante en cuanto a leyes, normas y regulaciones, por lo que se recomienda contar con la información actualizada de lo que día a día se va requiriendo para que nuestro producto llegue a su mercado de destino.

Bibliografía

- (ICCM), I. c. (21 de 07 de 2016). *Sitio Argentino de Produccion Animal* . Obtenido de http://www.produccion-animal.com.ar/produccion_peces/piscicultura/178-corvina.pdf
- Banderas, J. L. (13 de 08 de 2016). *Gestion Logistica*. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/76947500/LIBRO-GESTION-LOGISTICA-PDF>
- Beltrán, E. D. (17 de 03 de 2008). *Universidad Autonoma de Baja California*. Obtenido de <http://www.innovacion.gob.sv/inventa/attachments/article/2798/Producto1224977.pdf>
- Inversiones, D. d. (2016). Conocimientos de embarque. *Guia Logistica Internacional 2015*, 6-8.
- Jacumar. (24 de 09 de 2016). *Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino* . Obtenido de <http://www.magrama.gob.es/app/jacumar/especies/Documentos/Corvina.pdf>
- Muñoz, L. R. (2015). *Libro de logistica de almacenes* . Mexico : Mexedit.
- S.L., i. S. (8 de 08 de 2016). *iContainers Solutions S.L.* Obtenido de <http://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/ecuador/>
- SENAE. (15 de 02 de 2016). *Servicion Nacional de Aduanas del Ecuador* . Obtenido de http://www.aduana.gob.ec/archivos/lineas_navieras_proc.pdf