



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y  
ADMINISTRATIVAS  
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TEMA:**

**Estudio de la relación entre los procesos administrativos aduaneros  
y su impacto la eficiencia operativa de las navieras en la ciudad de  
Guayaquil**

**AUTOR (ES):**

**Osorio Mejía, Ana Daniela  
Pacurucu Regalado, Viviana Carolina**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de  
INGENIERO EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TUTOR:**

**Ing. Arias Arana, Wendy Vanessa, Mgs.**

**Guayaquil, Ecuador**

**2019**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

## **CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Osorio Mejía Ana Daniela y Pacurucu Regalado Viviana Carolina**, como requerimiento para la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**

### **TUTORA**

f. \_\_\_\_\_  
**Ing. Arias Arana, Wendy Vanessa, Mgs.**

### **DIRECTORA DE LA CARRERA**

f. \_\_\_\_\_  
**Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth, Mgs.**

**Guayaquil, a los 18 del mes de marzo del año 2019**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS  
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

## **DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Nosotras, **Osorio Mejía Ana Daniela y Pacurucu Regalado Viviana  
Carolina**

### **DECLARAMOS QUE:**

El Trabajo de Titulación, **Estudio de la relación entre los procesos administrativos aduaneros y su impacto en la eficiencia operativa de las navieras de la ciudad de Guayaquil** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

**Guayaquil, a los 18 del mes de marzo del año 2019**

**Las Autoras:**

f. \_\_\_\_\_  
**Osorio Mejía Ana Daniela**

f. \_\_\_\_\_  
**Pacurucu Regalado Viviana Carolina**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS  
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

## **AUTORIZACIÓN**

Nosotras, **Osorio Mejía Ana Daniela y Pacurucu Regalado Viviana  
Carolina**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Estudio de la relación entre los procesos administrativos aduaneros y su impacto en la eficiencia operativa de las navieras de la ciudad de Guayaquil**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 18 del mes de marzo del año 2017**

**Las Autoras:**

f. \_\_\_\_\_  
**Osorio Mejía Ana Daniela**

f. \_\_\_\_\_  
**Pacurucu Regalado Viviana Carolina**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**REPORTE DE URKUND**

← → ↻ <https://secure.orkund.com/view/46880765-207855-807056#q1bKLvYiio7VUSrOTM/LTMtMTsxLTIWYmGgFAA==> ☆ 🔒 ⋮

**URKUND** Wendy Arias (wendy.arias) ▾

**Documento** OSORIO MEJIA ANA DANIELA Y PACURUCU REGALADO VIVIANA CAROLINA FINAL.docx (D47997371)

**Presentado** 2019-02-16 07:08 (-05:00)

**Presentado por** dani\_osorio30@hotmail.com

**Recibido** wendy.arias.ucsg@analysis.orkund.com

0% de estas 36 páginas, se componen de texto presente en 0 fuentes.

**Lista de fuentes** Bloques

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	<a href="http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/32117/1/T-UCSG-POS-MAE-224.pdf">http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/32117/1/T-UCSG-POS-MAE-224.pdf</a>
	<a href="http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/5071/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-203.pdf">http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/5071/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-203.pdf</a>
	TESIS ALARCON - OYOLA septiembre 02.docx
	<a href="http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/ec/2017/gestion-portuaria-ecuador.html">http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/ec/2017/gestion-portuaria-ecuador.html</a>
	<a href="http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/historia-de-la-implementaci-n...">http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/historia-de-la-implementaci-n...</a>

⏏ ⏪ ⏩ ⏴ ⏵ ⏶ ⏷ ⏸ ⏹ ⏺ ⏻ ⏼ ⏽ ⏾ ⏿ ⏰ ⏱ ⏲ ⏳ ⏴ ⏵ ⏶ ⏷ ⏸ ⏹ ⏺ ⏻ ⏼ ⏽ ⏾ ⏿ ⏰ ⏱ ⏲ ⏳

⚠ 1 Advertencias. ↻ Reiniciar. 📄 Exportar. 🗑 Compartir. ⓘ

INSTITUCIÓN: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil FACULTAD: (nombre de la facultad) CARRERA: (nombre de la carrera) TÍTULO OBTENIDO: (nombre del título que aspira) FECHA DE PUBLICACIÓN: (día) de (mes) de (año) No. DE PÁGINAS: (+ de páginas) ÁREAS TEMÁTICAS: (registrar por lo menos 3) PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS: (registrar por lo menos 6 palabras claves) RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):

ADJUNTO PDF:

SI NO CONTACTO CON AUTOR/ES: Teléfono: +593-4-(registrar teléfonos) E-mail: (registrar los emails) CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE): Nombre: Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth Mgs.

**70%** # 20 Activo Fuente externa: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/12117/1/T-UCSG-POS-MAE-224.pdf> **70%**

E-mail: cynthia.roman@cu.ucsg.edu.ec SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA No. DE REGISTRO (en base a datos): No. DE CLASIFICACIÓN: DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

E-mail: maria.lapo@cu.ucsg.edu.ec SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA N o . DE REGISTRO (en base a datos): N o . DE CLASIFICACIÓN: DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

VI

3

[Metadata removed]

## AGRADECIMIENTO

La vida debería tratarse entre muchas cosas en sentirse agradecido día a día por el sin número de oportunidades que se nos brinda. Aunque siempre creeré que las palabras no son suficientes para expresar la gratitud que llegas a sentir por alguien, por los momentos y las anécdotas, en este momento no encuentro mejor forma que dedicar un espacio en mi tesis para decirle a las personas más importantes de mi vida cuan agradecida estoy por el simple hecho de que estén en ella.

Agradecerle a Dios tratándole de demostrar con mis acciones que soy merecedora de todo su amor y misericordia quizás sea el trabajo más difícil, pero el más necesario; a él le debo todo, mi familia, mis amigos y la vida tan hermosa que hasta hoy me ha tocado disfrutar.

A mi papá que día a día madrugo para trabajar y poder permitirme estudiar esta carrera y disfrutar de mi vida universitaria lejos de casa, quien me ha enseñado que la dedicación y el trabajo duro te llevan a donde quieras llegar. A mi mami que con su amor, su preocupación y sus cariños hicieron más fácil el trabajo de vivir lejos de ella y de mi familia, su fuerza siempre será mi mejor pilar.

A mi abuela quien hace que todas las palabras del mundo queden cortas, mi gratitud con ella es eterna por darme la mejor vida que pude haber soñado.

A mis hermanos Daniel, Ana Paula, Ana Kris y Carolina que han sido los mejores cómplices, mis mejores aventuras, no podría imaginarme una vida sin ustedes en ella. Gracias por cada risa, anécdota y cariño.

A mis tíos Jharol y Jacklin que desde el día número uno se han preocupado por darme tanto amor como si fueran mis padres, quienes siempre me recibieron con un abrazo y han estado para mí en mis mejores y peores momentos. A mi prima Carolina mi mejor amiga de toda la vida, mi pañuelo de lágrimas y los mejores consejos que he recibido. Gracias por ser parte de todas mis etapas.

A mi tutora y maestra Ing. Wendy Arias que con sus conocimientos y su tranquilidad hizo esta investigación más fácil. De igual forma al Ing. Félix Carrera que estuvo dispuesto desde el primer momento en ayudarme a culminar esta tesis con la mejor predisposición del mundo y en general a todos mis maestros de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil por compartirme sus conocimientos, consejos y cariño a lo largo de mi carrera universitaria.

A mi querida maestra Mme. Yvette Yarleque que siempre tuvo las palabras adecuadas y me motivo desde el pre universitario a perseguir mis metas con mucha convicción y amor. A mi también querido maestro Econ. Walter Guerra que siempre me extendió su ayuda y sus conocimientos para formarme como una buena profesional.

A mis amadas amigas Doménica y Andreina, gracias por haberme acompañado en todo este proceso, por ser parte de los mejores momentos de mi vida, por ser mis compañeras y las mejores amigas que cualquiera pudiera desear. Asimismo a mis amigos Herlando y Christopher por ser los causantes de mis mejores risas, por todo el cariño que jamás terminare de agradecer. A mis amigas Marcela, Carolina y Melissa y a sus hijos que me han llenado de amor incondicional a lo largo de estos años. Gracias infinitas amigas, las adoro con el corazón.

Y finalmente a mi novio, que logro convertirse en la persona más especial en mi vida en tan poco tiempo, su amor y su apoyo han sido protagonistas de este último capítulo que estoy terminando de escribir. Gracias por hacer mi vida más fácil.

Ana Daniela Osorio Mejía

## AGRADECIMIENTO

Amado padre celestial, muchas veces es tan difícil ver tu bondad ante tantas cosas que ocurren en la vida, pero hoy me permites sonreír y ver tu inmensa ayuda que son el resultado de todo lo que eh logrado en mi vida. Muchas veces has puesto a prueba mi paciencia y mi fe pero es contigo con quien eh podido lograrlo todo y creo firmemente que cada cosa que tengo que vivir es porque tú quieres que yo sea mejor, cuando no encuentro respuesta a algo o todo me parece tan difícil eres tu quien me calma y me da tranquilidad es por eso que me siento tan agradecida contigo. Así mismo, veo tu inmenso amor reflejado en mi familia, en mis padres que son tan maravillosos, a ellos les agradezco por siempre brindarme su ayuda y apoyo. A mi papá por siempre estar a mi lado y preocuparse por mí y mis estudios, él siempre me dice que la mejor herencia que me puede dejar es esta. Porque desde pequeña eh visto su esfuerzo y dedicación para nosotros. A mi mamá por sus consejos y sus palabras de aliento cuando creía que no podría más, por su paciencia al esperarme día a día de regreso a casa, por todos los días dejar todo a un lado y llevarme a la universidad.

A mis hermanos Fabián y Gabriel por ser mis amigos y ayudarme siempre con cosas que pueden parecer tan pequeñas pero han sido de gran ayuda. Porque el amor de ustedes ha sido también el motor de este logro. A Fabián por darme a mis sobrinos Ariana y Bruno y porque con sus consejos me ha ayudado a sentir la necesidad de esmerarme en todas las cosas que hago. Gracias por ser los mejores hermanos que Dios pudo darme.

A mi mami Nancy que más que una abuela es como una madre para todos sus nietos, gracias por su amor y por siempre prepararnos comida rica y mantenernos unidos. Por las veces que me sorprende con un desayuno o comida antes de salir de casa.

A mi novio Andrés por su apoyo incondicional, porque su amor y paciencia han hecho que esto sea más fácil, por alentarme siempre a estudiar, por darme mi tiempo y espacio para poder prepararme. También, por darme todas las facilidades cuando tenía que hacer una tutoría y por ayudarme siempre con ideas cuando las necesitaba



pero sobre todo por hacerme reír cuando sabía que estaba estresada o cansada y abrazarme cuando ya no podía más.

A mis amigos Evelyn, Michelle y Diego por estar conmigo a lo largo de mi carrera universitaria, por ayudarme siempre que los necesitaba. Por las noches en las que los obligaba para estudiar. A Michelle por quedarse dormida en las madrugadas encima de la mesa mientras yo estudiaba pero sentía su apoyo y compañía, también por sus regaños cuando quería ver las cosas de una manera complicada y por siempre desviarse camino a su casa y llevarme a la mía.

A toda mi familia y amigos gracias por su amor y apoyo, Ustedes también han formado parte importante de todo este proceso para poder llegar hasta aquí. Ustedes son los que sin saber me han brindado momentos de felicidad y los que me han apoyado en mis momentos difíciles.

A mi Tutora la Ing. Wendy Arias y a mi compañera de tesis Daniela Osorio por su inmensa ayuda en todo el proceso y desarrollo para este trabajo de titulación. Muchas gracias.

A todos mis profesores les agradezco por compartir conmigo sus conocimientos y haber contribuido en mi formación académica. Pero quiero agradecerles de manera especial a mis profesores más allegados como Denise Baños, Gabriela Hurtado, Cynthia Román y Ricardo Villacreces que sin duda alguna han sido mis mejores maestros y sus clases son las que más disfrute en la universidad.

Viviana Carolina Pacurucu Regalado

## **DEDICATORIA**

Mi tesis se la dedico con todo mi amor y carino a mi abuela, tengo el compromiso de vida de dedicarle a ella cada logro, cada felicidad, cada momento significativo, de la misma forma que ella me he dedicado cada día de su vida desde el momento en que nació. Es la persona mas importante de mi universo y a quien le debo todo. Cuidó de mí y de mis hermanos con toda la paciencia que requirio, me formó y me hizo la mujer que soy hoy en día. Admiro su fuerza y siempre querré ser como ella.

Y a mi amada tia Juanita, sé que de estar aquí estaría orgullosa de verme cada vez mas cerca de las metas que me propuesto. Nunca entenderé los designios de la vida pero se que los planes de Dios son perfectos y que desde arriba siempre velará por mí y por mi bienestar. Su amor y la manera en que me recibía cuando llegaba a casa despúes de semanas sin ir se quedaron grabados por siempre mi corazón y aunque no este físicamente para compartir conmigo este logro, estoy feliz de que hasta el último día fue parte de todas mi etapas y hoy solo me queda dedicarle también este triunfo.

Ana Daniela Osorio Mejía

## **DEDICATORIA**

Este trabajo de titulación, se lo dedico a las personas más importantes de mi vida. Mis padres Washington y Flor quienes siempre creyeron en mí y me apoyaron en todo momento a quienes no les importo nunca cuán difícil sea la tarea para que yo hoy pudiera estar aquí al fin escribiendo estas palabras. No encuentro las palabras precisas con las que yo pudiera expresarles todo mi amor y agradecerles todo lo que han hecho por mí pero quiero que sepan que este logro se los dedico a de ustedes por sus sacrificios y esfuerzos para siempre darme la mejor educación y todo lo que necesito, espero ustedes se sientan orgullosos de mí como yo de ustedes.

También, a mis hermanos. A Fabián quien es mi apoyo incondicional y mi mejor amigo en quien puedo confiar y con quien no tengo que tener secretos y a Gabriel para enseñarle que con esfuerzo y dedicación se puede lograr todo lo que uno se propone, pues tengo puesta en él fe y esperanza de que en el futuro lograra grandes cosas.

A mi segundo papá Gunter, por su apoyo y amor que junto a mi mamá me ha ayudado y apoyado a obtener otras herramientas que se suman a esta.

A mi futuro esposo e hijos, porque al igual que mis padres pienso que todos los esfuerzos que hagamos y los logros que obtengamos siempre serán cosechados en el futuro y porque sé que esta es una herramienta más para poder tener mejores cosas y son las que me ayudaran a poder brindarles a mis hijos un mejor futuro.

Viviana Carolina Pacurucu Regalado



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE GESTION EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

---

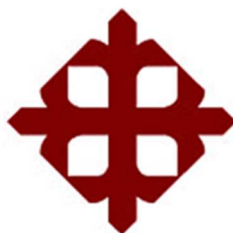
**Ing. Gabriela Elizabeth Hurtado Cevallos, Mgs.**  
DIRECTORA DE CARRERA

---

**Ing. Denisse Patricia Baños Mora, Mgs.**  
COORDINADORA DEL ÁREA

---

**Econ. Franklin Alejandro Ávila Chiriboga, Mgs.**  
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS  
CARRERA DE GESTION EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**CALIFICACIÓN**

---

**Ana Daniela Osorio Mejía**

---

**Viviana Carolina Pacurucu Regalado**

# ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN .....	2
Objetivo General .....	3
Objetivos Específicos.....	3
Antecedentes .....	3
Planteamiento del problema.....	5
Hipótesis.....	6
Justificación.....	7
Viabilidad de la Investigación.....	7
Delimitación de la investigación.....	8
Limitaciones de la investigación.....	8
1.    CAPÍTULO I.....	9
1.1.    Marco Teórico.....	9
1.1.1.    La nueva teoría sobre el comercio internacional.....	10
1.1.2.    CEPAL, con respecto al transporte marítimo, el desarrollo en América Latina	11
1.1.3.    Integración económica .....	11
1.2.    Marco Conceptual .....	14
1.3.    Marco Legal .....	15
1.4.    Marco referencial .....	18
2.    Capitulo II.....	23
2.1.    Metodología .....	23

2.1.1.	Investigación tipo exploratoria, descriptiva .....	23
2.1.2.	Población.....	25
2.1.3.	Muestra.....	25
2.1.4.	Enfoque de la investigación .....	26
2.1.4.1.	Enfoque cualitativo .....	26
2.1.4.2.	Enfoque cuantitativo .....	26
2.1.5.	Herramientas de la investigación .....	26
2.1.6.	Análisis de datos .....	28
2.1.7.	Técnica de recolección de datos.....	29
2.1.8.	Empresa de Manifiestos .....	31
3.	Capítulo III.....	31
3.1.	Procesos administrativos aduaneros.....	31
3.1.1.	Bill of lading .....	32
3.1.2.	Factura de origen.....	32
3.1.3.	Manifiesto de carga .....	32
3.1.4.	Carta de autorización de salida .....	33
3.1.5.	Visto bueno .....	33
3.1.6.	Aforo .....	33
3.1.7.	Declaración Aduanera Única .....	33
3.2.	Resumen de las entrevistas.....	33
3.3.	Tiempo que toman los procesos administrativos .....	36
4.	Capítulo IV.....	38
4.1.	Eficiencia operativa de las navieras .....	38

4.1.1.	TEUs movilizados en exportaciones.....	38
4.1.2.	TEUs movidos por importaciones.....	44
5.	Conclusiones .....	50
6.	Recomendaciones.....	52
7.	Referencias Bibliográficas .....	53
8.	Anexo .....	60



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Entrevistas .....	30
Tabla 2 Procesos Administrativos y sus actores .....	32
Tabla 3. Tiempo de los procesos administrativos aduaneros.....	37
Tabla 4. Modelo 1 EXPOR .....	39
Tabla 5. Proyecciones para exportaciones .....	40
Tabla 6. Modelo 2 IMPOR .....	44
Tabla 7 Proyecciones para importaciones.....	45

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Figura 1. Proyección de TEUs para exportaciones .....	43
Figura 2. Proyección lineal de TEUs para exportaciones .....	43
Figura 3 Proyección de TEUs para importaciones.....	48
Figura 4 Proyección lineal de TEUs para importaciones.....	48

## **RESÚMEN**

Este proyecto de investigación tiene por objetivo analizar los procesos administrativos aduaneros y su relación con la eficiencia operativa en las navieras de Guayaquil. Se cumple con este objetivo a pesar que no fue posible entrevistar la cantidad de empresas navieras que inicialmente se planteó, es decir 22 navieras, debido a la falta de predisposición de los funcionarios de las mismas. Se emplearon dos métodos de análisis tales como las entrevistas y las series de tiempo con proyección para conocer el tiempo que toman los procesos administrativos y la cantidad de TEUs transportados. De los resultados obtenidos se pudo concluir que las navieras tienen una percepción positiva acerca de la eficiencia operativa; sin embargo, existen otros actores que también deben ser considerados para futuras investigaciones. Cabe mencionar, que a pesar de la percepción de ciertos entrevistados; gracias al análisis de series de tiempo se pudo corroborar que la cantidad de TEUs que son transportados tiene una proyección lineal que va en aumento.

*Palabras Claves: Aduana, eficiencia operativa, naviera, procesos, proyección, TEUs.*

## **ABSTRACT**

This research project aims to analyze customs administrative processes and their relationship with operational efficiency in the shipping companies of Guayaquil. This objective is met, despite the fact that it was not possible to interview the amount of shipping companies that were initially proposed, which were 22; due to the lack of willingness of their employees. Two methods of analysis were used on this project, such as interviews and time series with projection, in order to know the time it takes to do the administrative processes and the quantity of TEUs to be transported. From the results, it was possible to conclude that the shipping companies have a positive perception about the operative efficiency; however, there are other actors that must also be considered for further research. It is worth mentioning that, despite the perception of certain interviewees; thanks to the analysis of time series it was corroborated that the quantity of TEUs that are transported has a linear projection that is increasing.

*Keywords: Customs, forecast, operational efficiency, processes, shipping company, TEUs.*

## **RÉSUMÉ**

Ce projet de recherche vise à analyser les processus administratifs des douanes et leur relation avec l'efficacité opérationnelle dans les compagnies de transport maritime de Guayaquil. Cet objectif est atteint malgré le fait qu'il n'a pas été possible d'interroger le nombre de compagnies de navigation initialement proposées, soit 22 sociétés de navigation, en raison du manque de volonté de leurs responsables. Deux méthodes d'analyse ont été utilisées, telles que les entretiens et les séries chronologiques avec projection, pour connaître le temps nécessaire aux processus administratifs et le nombre d'EVP transportés. Les résultats obtenus ont permis de conclure que les compagnies de navigation ont une perception positive de l'efficacité opérationnelle; Cependant, il y a d'autres acteurs qui devraient également être pris en compte pour les recherches futures. Il convient de mentionner que, malgré la perception de certaines personnes interrogées ; Grâce à l'analyse des séries chronologiques, il a été possible de corroborer le fait que la quantité d'EVP transportés présente une projection linéaire en augmentation.

***Mots Clés : Compagnie de navigation, douanes, l'efficacité opérationnelle, processus, projection, TEUs***

## INTRODUCCIÓN

Desde hace varios años, se ha buscado implementar en Ecuador procesos administrativos aduaneros que estén simplificados, eficientes y predecibles; con el objetivo de incrementar el crecimiento de la economía por medio de la colaboración en el comercio exterior. Para cumplir con dicho objetivo se realizó un enfoque en la transportación eficiente de la mercadería para mejorar la eficiencia de las navieras y agentes que intervienen en el proceso; así como aumentar la competitividad económica y mejorar la inversión (Senae, 2015).

Inclusive, la aduana del Ecuador ha definido varios ejes estratégicos para mejorar la eficiencia de las aduanas y evitar que los procesos y largos periodos de tiempo afecten la transportación oportuna de los contenedores. Entre los ejes estratégicos se encuentran la facilitación del comercio exterior, control efectivo de la aduana y la facilidad del comercio exterior (Senae, 2015).

El proyecto en investigación se encuentra dividido en cuatro partes, las cuales abarcan los antecedentes incluyendo el planteamiento del problema con la respectiva justificación, las hipótesis porque se determinaron una nula y una alternativa, la viabilidad del estudio, las limitaciones y delimitaciones del proyecto. También, el marco teórico conformado por el marco conceptual, referencial y legal.

Además, el capítulo metodológico donde se indica el tipo de investigación, su enfoque, la cantidad de funcionarios de navieras a ser entrevistados de acuerdo a la población en estudio, la cantidad de datos históricos obtenidos sobre el movimiento de contenedores, y las herramientas de estudio a emplear; y por último, los capítulos con los resultados de investigación que se obtuvieron a través de entrevistas y bases de datos sobre transportación de TEUs de cada naviera.

## **Objetivo General**

Analizar los procesos administrativos aduaneros y su relación con la eficiencia operativa en las navieras de Guayaquil.

## **Objetivos Específicos**

- (a) Identificar los diferentes procesos administrativos aduaneros que se relacionan entre los operadores: aduana, naviera y agente afianzado de aduana y el tiempo que toman efectivamente dichos procesos versus el tiempo que deberían ser cumplidos,
- (b) Determinar la eficiencia operativa de las navieras a partir de datos históricos de contenedores movidos.

## **Antecedentes**

Las aduanas nacen del interés de los países por controlar aquellos bienes que ingresan y salen de su territorio. Hay quienes afirman que la aparición de las primeras aduanas en el mundo tuvo lugar en Egipto en el siglo XV a.C (Uquillas, s.f). En Ecuador, las aduanas nacen el mismo día que el país se consolida como república, un 14 de agosto de 1830 pero cabe recalcar que La Administración de la Real Aduana y Alcabalas de Guayaquil, fueron creadas años antes por el presidente de la Audiencia de Quito, Sr. Don. José García de León y Pizarro cuando Azuay, Guayas y Quito eran solo departamentos, luego de ser reunidos en un solo cuerpo independiente con el nombre de Ecuador nace el nuevo quehacer aduanero (SENAE, s.f).

Desde su constitución hasta la actualidad, las Aduanas del Ecuador han pasado por diferentes etapas, renovaciones y si revisamos un poco a fondo la historia encontraremos casos de soborno y corrupción, especialmente en la época de los 90 con Abdalá Bucaram al mando del país (Méndez & Mosquera, 2016). Los diversos problemas como la falta de herramientas tecnológicas que llevaban a manejar los trámites a mano y papel, dieron cabida a que en el año 2002 se impulse un proyecto cuyo objetivo era la automatización en la entrega de informes a la Aduana, a través del sistema conocido como el SICE “Sistema Interactivo de Comercio Exterior”.

En la última década el crecimiento del comercio mundial ha tenido una expansión, dos veces más grande que el producto interno bruto (PIB) mundial, por lo que

participar en el comercio exterior ha sido considerado fundamental por los países en vía de desarrollo gracias a las aperturas comerciales y la reducción de niveles de protección. Las administraciones aduaneras son consideradas como “las agencias fronterizas clave” las cuales son las responsables de todos los inconvenientes que surgen durante los cruces fronterizos. Así mismo, las aduanas dependerán del desarrollo de las tecnologías de información para no tener problemas en la transmisión de datos lo cual simplificará los procesos aduaneros acorde con las normas internacionales. (Luc De Wulf & Jose B. Sokol, 2009)

*“La Organización Mundial del Comercio es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen del comercio entre otros países”.* (Organizacion Mundial Del Comercio, 2018).

La OMC trabaja en conjunto con la organización mundial de las aduanas (OMA), la cual organiza todos los procesos aduaneros que surgen del comercio entre los países, su objetivo es mejorar la efectividad y eficiencia de las administraciones aduaneras y en hacer cumplir todas las disposiciones que conlleva el comercio. (Guia de implementación de la facilitación del comercio, 2012)

Las Aduanas del Ecuador dio un gran paso hacia el futuro con la implementación del SICE, pero a medida que avanzan los años las evoluciones tecnológicas son necesarias, la propuesta de una mejora que agilizaría aún más los procesos aduaneros llegó por recomendación directa del Banco Interamericano de Desarrollo, y con la aprobación del entonces presidente Eco. Rafael Correa Delgado se suscribió el Convenio Marco de Cooperación para el Establecimiento del Sistema de Despacho Electrónico de Aduanas en la República del Ecuador, que permitió en el año 2010 la implementación del Sistema de Despacho Electrónico (UNI-PASS) de Corea en la Aduana del Ecuador (Martínez, 2014).

En octubre del año 2011, se presentaría en la ciudad de Quito la primera exposición sobre el Sistema ECUAPASS que no solo da solución a la parte de despacho y carga, también está destinado a integrar todos los procesos que pueden existir en el Comercio Exterior; y cuyo objetivo es beneficiar y agilizar las transacciones que se realizan a nivel nacional e internacional.



Las navieras constituyen un negocio importante y atractivo para las actividades económicas a nivel mundial, porque se utilizan buques con varias toneladas de mercadería de cualquier tipo almacenada en contenedores y que será transportada a diversas partes del mundo. Gracias a este tipo de negocios, las empresas de diferentes países pueden ser parte de la globalización porque intervienen desde negocios del sector primario hasta terciario (Santos, 2013).

Las empresas navieras son personas jurídicas que usan buques mercantes, ya sean ajenos o propios, que explotan los mismos, inclusive cuando eso no forma parte de su actividad primordial; independiente del tipo de funcionalidad que se emplea en términos internacionales (Fontestad, 2010).

En el año 1992, el mercado de las navieras era administrado por alrededor de 30 empresas que conformaban 63 por ciento del total de la flota de Guayaquil. Los transportistas dueños de navieras empezaron a compartir el espacio de sus barcos; sin embargo, empezaron a verse afectados por el tráfico provocado en las diferentes rutas de transporte. A partir de ese momento, estratégicamente para ahorrar los costos y mejorar la economía a escala utilizando precios competitivos que puedan amortiguar el impacto de la industria, se crearon medidas como fusiones, alianzas y adquisiciones (Municipalidad de Guayaquil, 2016).

Por ello, en Abril del 2017 se crearon tres alianzas principales que representaban el 76.6 por ciento de las navieras operativas en el mercado. Por otro lado, también se creó otra alianza conocida como Ocean Alliance que fue reforzada por dos empresas Chinas a partir de 2017, esta alianza tiene menor porcentaje de representación entre las alianzas de la ciudad; sin embargo, se ha incrementado su cuota en el mercado (Municipalidad de Guayaquil, 2016).

### **Planteamiento del problema**

Hoy en día, un problema de los procesos administrativos para las navieras de la ciudad de Guayaquil es la larga lista de trámites que deben realizar los negocios para transportar mercadería; lo cual requiere una gran cantidad de tiempo y dinero, afectando las operaciones de las navieras y retrasando los procesos en las aduanas debido a que muchas veces los documentos que se entregan no cumplen con lo estipulado en el reglamento.

Otro inconveniente es la falta de actualización por parte de las navieras, ya que muchas realizan los formularios y diversos procesos de forma manual; creando retrasos en la entrega de la documentación. Inclusive, los funcionarios pueden cometer ciertos errores que los obligan a recomenzar los procesos.

Este problema se origina por la falta de personal en ciertos departamentos operativos, el exceso de documentos o firmas que se necesitan antes de aprobar un trámite y la falta de mecanismos para la coordinación entre las diferentes instituciones. Todos estos obstáculos ocasionan ineficiencia en las operaciones de las navieras, retrasando la transportación de mercadería y muchas veces causando la pérdida de una venta.

Además, en sondeos a los empresarios se dan cuenta de las dificultades y demoras en la salida e ingreso de mercancías al país: el 71 por ciento de los que exportan señalan como cuellos de botella los costos de fletes, el bodegaje, los puertos y las aduanas. El directivo sostiene que una mercancía por problemas de trámites no es contrabando y no se debe retener mientras se prueba la legalidad (Lozano, 2017).

Las navieras de la ciudad de Guayaquil presentan inconvenientes en sus procesos operativos debido a que los organismos de control no cuentan con los conocimientos suficientes para la realización de las operaciones, retrasando muchas de las transacciones que se realizan. Además, existen grandes importadores que reciben mayor privilegio y por ello la percepción de ciertos importadores es negativa; ya que hay favoritismo tanto por parte de las navieras como de las aduanas.

Por otro lado, otro inconveniente es la falta de empatía entre los operadores de comercio internacional quienes no conocen las políticas internacionales de comercialización, los aranceles comunes o los extensos procedimientos y trámites que deben llevar a cabo antes de transportar mercadería.

### **Hipótesis**

**Ho:** Los procesos administrativos aduaneros tienen un impacto en la eficiencia operativa de las navieras

**H1:** Los procesos administrativos aduaneros no tienen un impacto en la eficiencia operativa de las navieras.

## **Justificación**

El crecimiento del comercio exterior obliga a los puertos a disponer de infraestructuras adecuadas y equipos modernos para el movimiento de las cargas ya que estos facilitan los procesos, reducen considerablemente el tiempo de permanencia de los navíos así como también la salida y entrega de las mercancías a los exportadores e importadores (Aguilar M, 2017).

Este proyecto es relevante debido a que ofrecerá un análisis, especialmente para el sector público, con el fin de ayudarles a definir cuáles son los procesos administrativos aduaneros que mas llevan tiempo y establecer nuevos programas que permitan a las navieras realizar estos procesos de manera más rápida y con un bajo margen de error.

Entre los beneficios que ofrecería se encuentran el social porque esta investigación serviría para la realización de próximos estudios sobre el tema, especialmente para aquellas navieras que desean reducir el tiempo que tardan los procesos administrativos aduaneros antes de la transportación de mercadería.

También se encuentra el beneficio económico, ya que con la reducción de los trámites administrativos se emplearía menos presupuesto para el pago de documentación y disminución en el ciclo de transportación de la carga permitiría que la mercadería llegue de forma eficiente y oportuna al puerto de destino.

Otro beneficio es el ambiental, ya que con la reducción del uso de documentación para los diversos trámites se utiliza menos papel y por ende se perjudica en menor proporción al medio ambiente porque todos los requerimientos se llevan a cabo de forma online. Además, la comunicación entre los operadores, las navieras y todos los eslabones de la cadena de suministros se realizará vía electrónica y sin la necesidad de diversas firmas en varios documentos que retrasan los procesos.

## **Viabilidad de la Investigación**

El proyecto de investigación que se presentará tendrá un periodo de cuatro meses de duración donde se visitarán bibliotecas, se descargarán libros de internet, se visitarán empresas que puedan proporcionar la información necesaria para cumplir

con los objetivos de la investigación. El proyecto es viable porque se cuenta con los recursos humanos y financieros para la realización de la investigación.

### **Delimitación de la investigación**

El proyecto se llevará a cabo para el estudio de la relación entre los procesos administrativos aduaneros y su impacto en la eficiencia operativa de las navieras de la ciudad de Guayaquil. A pesar que el proyecto analizará de forma general los procesos administrativos para las aduanas, el enfoque se hará en todas aquellas navieras pertenecientes a la ciudad de Guayaquil. Con el fin de comprender el impacto que estos causan en el desempeño de las actividades diarias.

Para definir la eficiencia de los procesos aduaneros se realizó el análisis de series de tiempo para medir la eficiencia operativa en base al número de contenedores que transportan las navieras. Por ello, solo se realizó un estudio en base a la percepción de la naviera, del agente naviero, despachadores de aduana, agentes de aduana; es decir no se estudió la relación que existe con los otros operadores que intervienen en el proceso de comercio exterior.

### **Limitaciones de la investigación**

Debido a que la investigación de campo se pretendió realizar a varias empresas navieras de la ciudad de Guayaquil, no fue posible entrevistar a todas las navieras porque no todas tenían la predisposición para entregar la información que se necesitaba. Por lo tanto, solo se pudo contactar a cinco navieras que nos ofrecieron la percepción acerca del tema en investigación. Además, el factor tiempo dificultó la investigación debido a que las entrevistas que se realizaron eran dirigidas a altos funcionarios dentro de las navieras o encargados del departamento de operaciones y logística; quienes no contaban con tiempo suficiente para ser entrevistados.

Por otro lado, el presupuesto para el desplazamiento entre una empresa y otra fue una limitante en cuanto a la transportación. Otra limitación es la información obtenida por la empresa Manifiestos, ya que solo se obtuvieron datos sobre las navieras desde el año 2016 hasta Agosto 2018 debido a que no había información actualizada.

# 1. CAPÍTULO I

## 1.1. Marco Teórico

Para comprender la base del comercio internacional, es necesario definir que una exportación son todos los productos que salen del país mientras que una importación son todos los productos comprados en otros países. Cabe recalcar que pueden ser productos o servicios los que intervengan en la negociación internacional, y que al ser transportados de un país a otro deben cumplir con la normativa aduanera de cada país (Feenstra & Taylor, 2011).

Es necesario definir que entre los principales actores del comercio internacional se encuentran el consumidor, el productor y los intermediarios que son: el Estado quien se encarga de determinar los límites para exportaciones e importaciones a través de los impuestos a la mercadería que ingresa y egresa del país. También las agencias internacionales que regularizan la circulación de los bienes y muchas veces actúan con el Estado para modificar las restricciones a la mercadería. Y por último las distribuidoras que comercializan la mercadería entre los diferentes países compradores (Organización no gubernamental para la cooperación solidaria, 2012).

La eficiencia es definida como el vínculo entre servicios y bienes consumidos y producidos, o también los servicios otorgados, conocidos como outputs en base a los recursos que se emplearon para dicha oferta, lo cual es conocido como input. Si la relación entre los recursos y el producto final es positiva o requiere un menor esfuerzo, obteniendo excelentes resultados; entonces se puede decir que existe eficiencia en la producción (Navarro & Zamora, 2014).

Las aduanas realizan el papel de facilitadoras de los negocios internacionales, de provisión de seguridad y de asesoría política. Si llevan a cabo de forma eficiente dichas funciones, entonces se puede impulsar la equidad en los mercados, reducir costos y asegurar que se entregue la mercadería a tiempo esto permitirá tener una ventaja competitiva tanto para las naciones como las empresas en la cadena de valor internacional (Shujie, 2009).

Para lograr la eficiencia de las navieras debe existir un engranaje o colaboración entre las empresas del sector privado y público que ayuden a facilitar el intercambio

internacional, aumentar la seguridad, mejorar la competitividad, aumentar la productividad y de esa manera mejorar los periodos de entrega de los productos (González, 2015).

Los administradores de aduanas, por ser organismos pertenecientes al Estado y estar obligados a regular el transporte de mercadería y comercio internacional, se enfrentan a retos importantes y tareas que dichos administradores deben acelerar para que el comercio internacional sea más eficiente (Benazic, 2012).

La eficiencia aduanera se mide por la reducción de costos en todas las transacciones del comercio internacional así como en el mejoramiento de la intervención de cada uno de los países miembros que pertenecen a la integración. Por dicha razón, se han creado sistemas de única ventanilla para actualizar los procesos de la aduana y obtener una mejor conectividad en todas las etapas del proceso (APEC, 2016).

La eficiencia también se ha basado en los cambios tecnológicos que han contribuido con su productividad, gracias a la adquisición de nuevos y modernos instrumentos de transportación que permiten llevar la mercadería en tiempos eficientes. Cabe recalcar que el mejoramiento de la tecnología para la producción es progresivo, por ello se espera que en las diferentes aduanas del mundo se vea un aumento constante de su eficiencia en los próximos años (Zamora, 2016).

### **1.1.1. La nueva teoría sobre el comercio internacional**

Las teorías clásicas del comercio internacional no consideraban en sus modelos elementos como las economías de escala, políticas comerciales, diferencias de recursos entre países, sino que concentraban su análisis, por un lado, en el rol que el Estado debía tener en el desarrollo de las economías, la productividad del trabajo y que los mercados son perfectamente competitivos (Moreno, Narváez, & Sancho, 2016).

De acuerdo a la nueva teoría del comercio definida por Krugman donde explica que los nuevos planteamientos son definidos de acuerdo a la economía geográfica. En ese contexto los rendimientos que aumentan como los costos de transportación son importantes, las cadenas de relación entre los países tienen una lógica en círculos

de acuerdo a la aglomeración. O sea, los productores deben estar cerca de los clientes y proveedores; lo cual indica que todos se encontrarán en el mismo entorno (Moreno, Narváez, & Sancho, 2016).

De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el comercio entre regiones ha tenido mayor crecimiento que el comercio exterior. Por ejemplo, las exportaciones de países como Perú, Chile, Brasil y Argentina han crecido en los últimos días; considerando que la fuente de transporte principal es la vía marítima donde los puertos de cada costa cumplen un papel primordial en el proceso de transportación (Hoffman, 2001).

### **1.1.2. CEPAL, con respecto al transporte marítimo, el desarrollo en América Latina**

Cuando se trata del ciclo económico en la transportación, es necesario analizar las diferentes fluctuaciones que perjudican o benefician los componentes de la economía, los cuales pueden ser el valor agregado, nivel de precios, tasa de interés, rentabilidad, agregados monetarios o cualquier interacción que se dé entre ellos. Todas esas fluctuaciones se convierten en una secuencia recesos, recuperaciones, contracciones y expansiones (Sánchez & Doer, 2012).

Para la CEPAL, el ciclo marítimo consiste en la relación entre la demanda y la oferta del sector de transportación marítima donde la oferta debe estar sincronizada con la demanda externa que es completamente dinámica. Si existe una descoordinación de ambas entonces se debe a que existieron cambios lentos de la oferta porque para que una oferta responda a los cambios de la demanda y dependiendo de la misma se aumentan o disminuyen las flotas (CEPAL, 2015).

### **1.1.3. Integración económica**

Para llevar a cabo una integración económica se debe pasar por las siguientes etapas: el libre comercio de mercadería específica en áreas geográficas específicas, el tratado de libre comercio para reducir el uso de aranceles entre los países miembros, unión de las aduanas de la frontera con el fin de eliminar los aranceles, siempre regulado por una entidad supranacional; también, se encuentra el uso de la misma

moneda y la creación de una institución supranacional que regule y supervise los países miembros (Urrutia, 2011).

Los miembros de la integración económica aceptan libremente ser parte del mismo pero teniendo en cuenta que pierden su capacidad para tomar decisiones propias; ya que toda decisión debe ser tomada bajo consenso con los otros miembros de la integración sin importar que hayan o no votado a favor de las mismas (Nieto, 2005).

Los sistemas de integración económica consisten en crear un sistema de seguridad de la región, tener un régimen de libertad amplio, mejorar el sistema financiero y fortalecer las relaciones entre los miembros del bloque económico buscando lograr un bienestar general en las transacciones económicas (Urrutia, 2011).

La integración puede ser de dos tipos: negativa, cuando se trata de eliminar restricciones, discriminaciones u obstáculos en el movimiento de servicios, factores productivos o bienes; y la integración positiva cuando se modifican las instituciones o instrumentos existentes y se crean nuevos para mejorar la armonía (Maesso, 2011).

De acuerdo al comercio, la integración es la consecuencia de establecer varios acuerdos comerciales entre diferentes países que por lo general pertenecen al mismo continente o tienen el mismo nivel de desarrollo. Los beneficios de estos acuerdos comerciales son tan altos que poco a poco más países se suman al beneficio de la liberalización (Gallego, 2007).

El principal efecto de la integración económica es la creación del comercio que ocurre cuando un país detiene su producción de un bien para reemplazarlo por uno importado de algún país miembro de la integración que mejora la eficiencia. Sin embargo, se produce una desviación cuando se deja de importar dicho producto para adquirir otro de un país con menor eficiencia (Maesso, 2011).

De acuerdo a la UNCTAD, el puerto marítimo es la interfaz entre diferentes formas de transporte que generalmente son combinados. Es decir, son espacios con múltiples funciones como industriales o comerciales donde la mercancía no solo es transportada sino manufacturada, manipulada y distribuida (Departamento de ciencia e ingeniería náutica, 2004).



En los puertos marítimos intervienen trabajadores marítimos como los colaboradores del naviero que tienen conexión directa con el mar y el buque, es decir el remolcador, capitán, estibador, dotación, amarrador y práctico. Y los trabajadores terrestres que realizan sus funciones en el puerto como agente de aduanas, inspector de carga, estibador, transitorio, entre otros (Departamento de ciencia e ingeniería náutica, 2004).

A lo largo de los años, se han creado varias generaciones de puertos entre ellas se encuentran (Guillaumin, 2010):

-Primera generación: Se crearon antes de los años 60, son menos desarrollados y se dedican a la descarga, carga y almacenamiento. Además, sirven de conexión entre el transporte marítimo y terrestre.

-Segunda generación: Aparece entre los años 60 y 80, realizan operaciones de transformación de mercadería y se dedican a las actividades comerciales e industriales.

-Tercera generación: El nivel de desarrollo se encuentra en los países desarrollados después de los años 80, utilizan plataformas comerciales y se dedican a las actividades de distribución y logística.

-Cuarta generación: Se crearon a partir del 2000 y fueron llamados puertos en red. Son plataformas logísticas e intermodales que tienen unidades de gestión y comerciales enfocadas en la expansión y el crecimiento.

En los últimos años, se han mejorado las uniones aduaneras con sistemas que son uniformes para todos los países miembros, a través de trabajos que han permitido llegar a un consenso entre dichos países. Esta unión permitirá el libre comercio de los servicios y bienes de los diversos países sin importar el origen de los mismos, pero es necesario que dichas aduanas mejoren otros temas como el reconocimiento de registros, normativa uniforme, aranceles, administración, entre otros mecanismos que permitan alcanzar los objetivos a mediano plazo (Calvo, 2017).

Se han creado mecanismos para clasificar los productos en los diferentes pilares de los procedimientos aduaneros, administración aduanera y armonización de los

aranceles; los cuales se han convertido en indispensables para el sistema aduanero moderno. Gracias a dichas regulaciones se han obtenido avances productivos, se ha reducido la ejecución de normas de facilitación, se ha mejorado el control de las aduanas y se ha fortalecido la institucionalidad de los países miembros (Funes, 2011).

La administración de las aduanas en las integraciones económicas tiene un papel primordial para que se lleven a cabo las negociaciones internacionales, teniendo mayor protagonismo cuando se trata del análisis y ejecución de las normas de origen y el arancel externo común, la uniformidad en las medidas de control, acciones de asistencia y cooperación y la relación laboral. Todas estas acciones se llevan a cabo con el fin de lograr que todos los métodos y normativas de las aduanas de los países miembros estén unificados (Conde & Juárez, 2015).

## **1.2. Marco Conceptual**

**Ecuapass:** Es el sistema ecuatoriano utilizado en la aduana, el cual ayuda a las operadoras que se dedican al comercio exterior a realizar importaciones y exportaciones (Ecuapass, 2018).

**Unipass:** Es un sistema electrónico adaptado en la aduana de Corea que permite optimizar el tiempo en los trámites aduaneros (Peñañiel, 2014).

**Puerto:** Es la infraestructura que se emplea como pieza principal en un sistema de transportación sostenible, intermodal y competitivo (Departamento de ciencia e ingeniería náutica, 2004).

**Canales de distribución:** Método a través del cual se van a entregar los productos al cliente final, durante este proceso se incurre en costo, gastos y riesgos (BANCOMEXT, 2005).

**Economía a escala:** Para adquirir una economía a escala, un pequeño número de grandes empresas se localizan en determinados países donde la abundancia de factores de producción es relativa (Bustillo, 2008).

**Valor de aduana:** Es la base imponible para la importación de productos o servicios (Bustillo, 2008).

**Aranceles:** Estos aranceles o impuestos aduaneros son cuotas que deben ser pagadas en términos específicos o porcentajes por toda la mercadería que ingresa o sale del país (Caraveo, 2016).

**TEU:** En inglés quiere decir Twenty Feet-Equivalen Unit, donde se considera el tamaño y peso del contenedor; por lo tanto un TEU es un contenedor de 20 pies (Arango, 2017).

**Autoridad portuaria:** Son aquellas personas jurídicas que pueden actuar y cuyo funcionamiento está sujeto al ordenamiento jurídico a excepción de cuando ejercen funciones públicas (Departamento de ciencia e ingeniería náutica, 2004).

**Productividad:** Es un aumento de la producción en base al desarrollo de las habilidad productividad de la fuerza de trabajo sin que cambie el uso de la fuerza laboral (Gallacher, 2002).

**Despacho aduanero:** Formalidades que se llevan a cabo en la aduana para la salida de mercadería del país (BANCOMEXT, 2005).

**Importación:** Ayuda a ingresar de forma legal la mercadería que proviene del extranjero y que es destinada para el consumo (Rodríguez, 2012).

**Exportación:** Es la transportación de mercadería nacionalizada o nacional para la utilización o consumo en otro país pero antes debe cumplir con los permisos aduaneros (Rodríguez, 2012).

**Incoterms:** Son un grupo de normas internacionales definidas por la Cámara Internacional de Comercio que permiten determinar los términos comerciales en los contratos de compra y venta internacional entre un país y otro (Beato, 2015).

### **1.3.Marco Legal**

De acuerdo al artículo 1 de la ley general de Puertos, toda instalación portuaria en el Ecuador, fluvial y marítima y también todas las actividades vinculadas a las operaciones que lleven a cabo las entidades, organismos o personas jurídicas y naturales deberán regirse por disposiciones de la ley general de puertos (Ley General de Puertos, 2008).

Un puerto es un grupo de obras de instalaciones, infraestructura, equipamiento, acceso y otros ubicados en la costa, que generalmente se encuentran en una zona marina específica, y tienen como fin el abrigo, recepción, operación, atención y despacho de artefactos de naves y embarcaciones; de igual forma la operación, recepción, tratamiento, almacenaje, despacho y movilización de mercadería que llegue al puerto de forma marítima o terrestre (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Por otro lado, el reglamento de la actividad marítima define al puerto como un lugar geográfico ubicado en la ribera o costa y dicha jurisdicción es definida por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puerto. Este puerto, tiene un grupo de componentes físicos como canales de acceso, servicios y obras que ayudan a ejecutar operaciones de intercambio de pasajeros y carga (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015).

De acuerdo al mismo reglamento, las naves son una construcción que flota y es idónea para navegar del puerto de un país a otro, transportando pasajeros o carga; compuestas por mecanismos de propulsión, maniobra o pueden ser remolcadas (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015).

Según indican el artículo 16 y 17 del reglamento a la actividad marítima, para poder realizar sus actividades, cualquier nave ecuatoriana debe obtener la patente de navegación que es proporcionada por la Dirección General de la Marina Mercante después de una petición del propietario junto con la copia de matrícula de cada nave. Además, dicha patente debe ser registrada en la capitanía del puerto donde fue matriculada (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015).

En base a las normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, en el artículo ocho se explican las obligaciones de los operadores portuarios, los cuales deben garantizar, tanto a las autoridades portuarias como a los terminales portuarios donde se desenvuelven, los valores y calidad de los servicios, seguridad de su infraestructura, correcta utilización de las instalaciones, relaciones de acuerdo a los contratos y contraprestaciones (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Para que estos operadores puedan obtener los permisos de operación, deben:

- Matricularse como operador de puerto de carga

- Cumplir con el mínimo requerido en cuanto al equipamiento, dependiendo del tipo de transporte que estén utilizando
- Cumplir con el mínimo requerimiento de los sistemas administrativos e infraestructura como oficinas de atención al público, software, sistemas de entrega y recepción, sistemas de facturación, entre otros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016)

En base a la (Ley de transporte Marítimo y Fluvial, 2009) toda función de administración, fiscalización y orientación de actividades vinculadas a transportación marítima, debe llevarse a cabo por medio de organismos que se mencionan a continuación:

- Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
- Dirección de la Marina Mercante y del Litoral
- Ministerio de Defensa Nacional
- Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial

De todos estos organismos, en el artículo siete de la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral se encarga de ejecutar las políticas de transportación marítima y de acuerdo al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, debe realizar las funciones mencionadas a continuación (Ley de transporte Marítimo y Fluvial, 2009):

- Establecer los sistemas tarifarios que deban regir para el transporte fluvial y los servicios de remolque
- Fijar las tarifas y autorizar los horarios e iteraciones de los servicios públicos relacionados con el transporte interno marítimo y fluvial, controlando el cumplimiento de los mismos (p. 28)

En toda transacción internacional, de acuerdo con el artículo 75 de la (Ley Orgánica de Aduanas, 2003) se han establecido diferentes tipos de garantías de aduana que pueden ser generales o específicas y por ello se dan en los plazos, formas y cuantías en que la ley lo determine. Las garantías generales son exigidas para actividades de agente de aduanas, importación de maquinaria o vehículos de trabajo,

empresas que transportan mercadería. También se encuentran las garantías específicas que son exigidas cuando se va a realizar un pago a un tributo al comercio internacional por el despacho de mercadería, exportación e importación temporal de mercadería y medios de transportación internacional de mercadería y personas.

Las autoridades del puerto, terminales, concesionarias y facilidades privadas que están obligadas a proporcionar información mensual sobre la realización de actividades o servicios en sus instalaciones de las navieras y operadoras del puerto; dicha información deberá contener los siguientes datos que estarán sujetos a inspecciones como son: el nombre de la naviera u operadora, el nombre del buque, tiempo de ejecución, el número de autorización y las actividades o servicios realizadas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Las inspecciones que se realizan a la carga pueden ser cuantitativas y cualitativas, ya sean cargas de importación o exportación, con el fin de lograr la comprobación de un siniestro o la aprobación de un embarque; los cuales están sujetos a reclamación (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

De acuerdo al artículo 48 del reglamento de la actividad marítima, las inspecciones de contaminación y seguridad que se realizan anualmente no evitan que se lleven a cabo las inspecciones especiales cuando hayan cuestionamientos sobre estado de alguna nave (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015).

Por otro lado, en el artículo 49 se explica que si en una de las inspecciones anuales se encuentran novedades que podrían afectar la seguridad de las personas en el mar o la preservación en el entorno marino; por ende, esa nave será prohibida navegar hasta que se solucionen las novedades mencionadas y se realice nuevamente una inspección. Por otro lado, si las novedades permiten que se navegue de manera temporal, es necesario que dichas novedades sean resueltas y se realice otra inspección (Reglamento a la Actividad Marítima, 2015).

#### **1.4.Marco referencial**

En el artículo presentado por (Doerr et al, 2015) busca proponer una perspectiva del transporte marítimo enfocada en los requisitos del nuevo parámetro sostenible; bajo el cual son evaluados los puertos de Latinoamérica y se enfocan en el desafío sostenible en un ámbito amplio donde se plantean cambios para las políticas de los

puertos. Gracias a este análisis, se ha demostrado que todos los países que realizan reformas focalizadas en la logística, en definitiva obtienen mayores ingresos a largo plazo; gracias al mejoramiento de las medidas y los resultados para el desarrollo nacional y la economía.

Esa es una de las razones por las cuales la distancia logística entre los países menos y más desarrollados incrementa con el pasar del tiempo, y esto disminuye la competitividad en las exportaciones y empobrece los productos que son consumidos por la población (Doerr et al, 2015).

Chile que es uno de los países más desarrollados de América del Sur, se ha enfocado en la competitividad como pieza fundamental para el desarrollo social y económico; por ello cuentan con servicios de transportación eficientes. A pesar que el país tiene una amplia costa, los flujos principales de carga son transportados de forma terrestre por camiones. De acuerdo al estudio realizado por (Hoffman, Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile , 2001) se concluyó que por razones ambientales y económicas es necesario incentivar e incrementar la utilización del transporte marítimo o cabotaje. En el ámbito internacional, Chile busca encontrar una mejor integración económica con otros países de Latinoamérica; a pesar que las restricciones que afectan la integración del medio de transporte marítimo tanto nacional como internacional se han convertido en un obstáculo para la intervención entre América Latina y Chile (Hoffman, Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile , 2001).

En el boletín informativo realizado por Pérez & Wilmsmeier (2014) se demuestra que ha existido un desarrollo en los puertos y redes marítimas primarias y secundarias en el Caribe y América Latina. En dicha investigación se analizó la serie cronológica de los datos obtenidos por la transportación de contenedores durante los años 1997 a 2013, donde se descubrieron parámetros para las elecciones en los lugares de transbordo y carga.

Gracias a ese análisis se ha demostrado que el desarrollo de los puertos en el Caribe y América Latina ha sido promovido por un aumento significativo en el movimiento de los contenedores. Las estrategias que se emplean en las empresas de

transportación marítima han cambiado debido a que se han implementado redes alrededor de un centro; por lo cual se han creado patrones para concentrar los efectos significativos de la dependencia en la trayectoria. No obstante, en el artículo se hace énfasis en el ámbito de espacio y tiempo del cambio en el sistema portuario, acompañado de una visión periférica para definir cuando un momento es crítico. En conclusión, el análisis fue limitado por la ubicación geográfica (Pérez & Wilmsmeier, 2014).

En México se han presentado los hubs o concentrados que son presentados como una nueva herramienta para el desenvolvimiento del comercio marítimo y el transporte internacional. De acuerdo al análisis, casi todos los países de Latinoamérica informan sobre grandes proyectos para desarrollar hubs en las costas, creando expectativas para mejorar la región. El artículo realizado por Martner, está enfocado en aportar ciertas características para el modelo de los puertos hubs en los países capitalistas, especialmente en México. Contribuyen con herramientas de análisis para entender los rasgos y probabilidades de las costas mexicanas (Martner, 2010).

En el estudio realizado por Hoffman sobre el desarrollo del transporte marítimo durante el año 2016 está compuesto por acontecimientos y datos que se llevaron a cabo desde Enero hasta el mes Junio del año en mención. Durante el tiempo de análisis se crearon medidas para mejorar el reglamento con respecto a la cadena de suministros, seguridad marítima y la forma de aplicarlo. La utilización de programas de la Organización de Estados Americanos y el aumento de convenios bilaterales han beneficiado a los países miembros, incrementando su producción y desarrollo (Hoffman, Informe sobre el transporte marítimo, 2016).

Por último, el sector de la logística y puertos en Chile tiene la mejor posición en Latinoamérica, ya que se ha convertido en una plataforma para promover el desarrollo de las exportaciones del país. Sin embargo, el crecimiento global exigente ha puesto en evidencia las debilidades portuarias de este país. Por esa razón, el país requiere de modernización con una visión íntegra sobre el sistema marítimo de puertos y logística; el cual permita diversificar y expandir la infraestructura, alcanzar una mejor calidad de fuerza laboral, incrementar la eficiencia en la logística y certificar la integración de los territorios (Díaz, 2016).



La metodología que se empleó fue de evaluaciones participativas que ayuden a detectar las desventajas de las nuevas brechas y actualicen las estrategias que se crean para logística y puertos. Con el documento presentado se busca generar una perspectiva estratégica que permita desarrollar la logística y los puertos (Díaz, 2016).

También se realizó una investigación sobre los robos y la piratería, se pudo observar que entre los años 2014-2015 existe un incremento de cuatro por ciento. Sin embargo, el número de personas que fueron tomadas como rehenes disminuyó en el mismo periodo. En conclusión, en el informe se obtuvo que la visión a largo plazo sobre las empresas que pertenecen al sector marítimo y el comercio marítimo es positiva. Por ello, los países que se encuentran en desarrollo tienen múltiples oportunidades de crear empleo e ingresos y también impulsar el comercio internacional (Hoffman, Informe sobre el transporte marítimo, 2016)

El trabajo realizado por (Fierro, Segura, & Velandia, 2013) sobre las ventajas competitivas y el estado de los puertos que permitirán a Colombia tener una economía más sólida y estable. Decidieron realizar este estudio debido a que Colombia se ha convertido en un país competitivo y a través de encuestas y la revisión de información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas, se encontró que existen varias dificultades que deben enfrentar los puertos marítimos y terrestres de Colombia; donde la infraestructura de los mismos se convierte en un limitante (Fierro, Segura, & Velandia, 2013).

Esta limitante disminuye la entrada de naves grandes al puerto, lo cual reduce la oportunidad de realizar negocios y de crecer en cuanto a la transportación de grandes cantidades de mercadería. Para que los puertos de Colombia tengan una mayor productividad es necesario un aumento en la inversión, políticas para mejorar continuamente, tecnología y hacer conciencia sobre la importancia de los puertos no solo a nivel económico sino social y ambiental (Fierro, Segura, & Velandia, 2013).

De acuerdo a estadísticas realizadas por el Banco Mundial, el tiempo que le tomaba a Colombia desaduanizar en el año 2005 era de 34 días pero en el año 2014 se redujo a 14 días. Cada año la aduana de este país realiza mejoras en su MUISCA conocido como el Modelo Único de Ingresos de Servicios y Control Automatizado, para que el servicio y control sea más eficiente (Departamento de Cambios Internacionales, 2015).

Uno de los desafíos más grandes que enfrenta el país es adecuar la tecnología y capacidad de los puertos para asimilar los cambios en el Canal de Panamá. Esta ampliación representa para Colombia una reconfiguración del tráfico marítimo y una oportunidad para aumentar el flujo de comercio exterior. Para obtener un beneficio de estos cambios, la nación se ve en la necesidad de adecuar sus terminales portuarias y aumentar la capacidad instalada con el fin brindar atención a la carga mientras se encuentra en el puerto (Fierro, Segura, & Velandia, 2013).

El periodo de desaduanización en Panamá es de 10 días, siendo uno de los más cortos en la región latinoamericana; especialmente porque todas las transacciones incluidas las notificaciones sobre el estado del transporte se realizan vía internet, lo cual reduce en 90 por ciento el margen de error cuando se trata de captar datos. Además, Panamá por formar parte de varios tratados internacionales y uniones aduaneras; debe presentar menos requisitos cuando se trata de transacciones internacionales (ProChile, 2015).

Hoy día las aduanas se encuentran en un entorno que cambia constantemente tanto en los modos de producción como en los de comercialización. Por esta razón, las aduanas tienen un rol primordial que garantiza un equilibrio constante entre la reducción de los trámites para la realización de intercambios comerciales y la protección de la sociedad. De esa manera, la investigación realizada por (Zamora, 2016) se basa en determinar la eficiencia de las aduanas y los beneficios del cambio tecnológico en Perú y Chile.

En el resultado de esta investigación explica que con la utilización de recursos, especialmente aquellos relacionados con la tecnología, permite mejorar la eficiencia y productividad de las aduanas en ochenta por ciento. Convirtiendo aduanas como aquella ubicada en Chile en las más eficientes a nivel mundial, que se estima de acuerdo a un incremento en el cambio de tecnología aumentaría casi en cien por ciento (Zamora, 2016).

La desaduanización le toma a Chile en el año 2005, 17 días mientras que para el año 2014 le tomó 15 días (Banco Mundial, 2018). Este proceso se ha reducido debido a que para la importación y exportación de bienes y servicios se creó un sistema armonizado y de costeos online que permiten a los usuarios realizar el

cálculo respectivo para conocer el valor FOB dependiendo de la naviera, tipo de producto a transportar, peso, entre otros (Prom Peru, 2015).

En el artículo presentado por (Conde & Juárez, 2015) se realiza el análisis sobre la participación de la administración de las aduanas en las diferentes partes del proceso de integración económica así como del Mercosur. De dicho análisis se concluye que la frontera de dichos territorios debe ser neutral cuando se trata de transacciones de mercadería entre los operadores de aduana, quienes deben saber los beneficios del uso unificado de la legislación de aduanas. Los países pertenecientes al Mercosur deben tener un proceso integrado tanto para importaciones como exportaciones, no solo entre ellos sino también con los países de los otros bloques de la economía con quienes realizan transacciones.

## **2. Capítulo II**

### **2.1. Metodología**

La investigación tendrá un método deductivo porque se basará en una lógica racional y se trata de partir de una premisa general e inferior a los enunciados individuales. Si dichas concepciones no son demostrables, el régimen en todo caso será axiomático y deductivo. En este tipo de investigación se parte de lo general a lo particular; a diferencia del método inductivo que va de particular o inferencia a lo general (Lafuente & Marín, 2008).

En el caso de esta investigación se va a emplear un método deductivo, ya que de las investigaciones realizadas por científicos y de publicaciones de revistas o datos publicados por Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Cámara Marítima Ecuatoriana, entre otros se va a deducir la relación entre los procesos administrativos aduaneros y el impacto sobre la eficiencia operativa de las navieras de la ciudad de Guayaquil.

#### **2.1.1. Investigación tipo exploratoria, descriptiva**

En el estudio exploratorio se analizan ámbitos que no han sido abordados a profundidad donde el inconveniente, que se está analizando debe ser delimitado y aclarado. Esa delimitación se convierte en el objetivo de la investigación

exploratoria. En este tipo de investigaciones se incluye la revisión literaria y consultas realizadas a especialistas en el tema. Generalmente, el resultado de los estudios es delimitado por problemas científicos del área de estudio y que posteriormente van a ser investigados (Jiménez, 2008).

Como se mencionó anteriormente, la investigación exploratoria busca analizar un problema de investigación o tema sobre el cual se ha estudiado poco, se tienen varias dudas o simplemente, no ha sido tratado antes. Es decir, si se realiza una revisión literaria y no se encuentra suficiente información sobre el tema o las ideas son vagas; entonces es necesario indagar en el tema y generar nueva información (Baptista, Fernández, & Hernández, 2010).

El estudio descriptivo tiene una base de investigación más concreta que el estudio exploratorio. En ese caso, el problema tiene un nivel más claro pero necesita de cierta información para determinar las vías que conduzcan a la definición de las relaciones de las causas. Este tipo de problemas pueden ser prácticos, pero su solución es temporal debido al tipo de causas, pero si se definen hipótesis solo pueden darse en base a la descripción del problema (Jiménez, 2008).

Para definir el estudio descriptivo, si la investigación lo amerita, entonces se puede definir la clase de relación que hay entre las variables y el nivel de asociación, utilizando herramientas de asociación y correlación que permitan resolver el problema de investigación (Lafuente & Marín, 2008).

En el caso de una investigación descriptiva que va a detallar cual es el tipo de problema, existen diversas dimensiones como son las verbalizaciones que explican cuál es el problema, o ubican dónde y cuándo aparece el problema y con quién se tiene el problema de investigación. (Blas, Sánchez, & Tujague, 2011)

El estudio descriptivo se enfoca en determinar y definir las características principales sobre la realidad económica y social, la periodicidad con que se presente y el nivel de relación entre las variables de estudio; en ese estudio se pueden emplear herramientas estadísticas que permitan esquematizar y resumir el tipo de información tabulada y ordenada (Lafuente & Marín, 2008).

La investigación es descriptiva porque se va a detallar cuáles son los procesos administrativos como el tiempo que le toma a una mercadería entrar y salir de la

aduana, tiempo de permanencia en dicho lugar, requisitos que deben presentar las navieras, entre otras características que definen la eficiencia operativa de la misma.

Además, la investigación es exploratoria porque el estudio del tema propuesto no se ha llevado a cabo antes. Inclusive, la información encontrada en páginas web, libros y demás fuentes es escasa en la ciudad de Guayaquil. Por ello, es necesario que se estudie a fondo la relación entre los procesos administrativos aduaneros y el impacto en la eficiencia de las operaciones de las navieras.

### **2.1.2. Población**

De acuerdo con información proporcionada por la Cámara Marítima del Ecuador, en la ciudad de Guayaquil se encuentran registradas 22 empresas navieras; las cuales conformarían el universo del que se obtendrá la muestra para analizar los procesos administrativos aduaneros que realizan diariamente (Cámara marítima del Ecuador, 2018).

### **2.1.3. Muestra**

Se va a emplear una técnica de muestreo probabilístico aleatorio simple, ya que se analizará a una población pequeña. Existió la limitante para la elaboración de las entrevistas, porque solo cinco navieras fueron entrevistadas; sin embargo, información de las 22 navieras del universo poblacional fueron tomadas en cuenta para realizar el análisis de series de tiempo - forecast (Carrasquedo, 2017).

En el caso de estudio ha seleccionado a las 22 navieras de la ciudad de Guayaquil para realizar las entrevistas, considerando principalmente la antigüedad de la empresa en el mercado, la cantidad de clientes y la facilidad para acceder a la información que se requiere para la investigación.

De acuerdo al muestreo aleatorio simple que se realizó, de las 22 empresas navieras de la ciudad de Guayaquil, se entrevistó a cinco empresas que son: Agencia Marítima Global Marglobal, HansaMaritime S.A (Transoceánica), GreenAndes Ecuador S.A, Hamburg-Sud Ecuador S.A y Andinave S.A. Los jefes de operaciones de las mismas serán entrevistados en un lapso de dos semanas para conocer su aporte en este proyecto de investigación. Sin embargo, para llevar a cabo el modelo estadístico se empleó información de todas las navieras de la ciudad de Guayaquil.

#### **2.1.4. Enfoque de la investigación**

Se va a emplear un enfoque mixto, ya que se emplearán datos numéricos sobre la cantidad de contenedores que mueven anualmente las navieras. Y por otro lado, un análisis cualitativo porque se empleará la percepción de diferentes miembros de las navieras para definir el efecto de los trámites administrativos sobre la eficiencia operativa de estas empresas.

##### **2.1.4.1. Enfoque cualitativo**

El enfoque cualitativo se basa en recolectar y analizar los datos para aclarar las preguntas de investigación o generar nuevos cuestionamientos durante el proceso de análisis. Este tipo de estudios pueden generar hipótesis y preguntas antes, después o durante el análisis y recolección de datos. Inclusive, ayudan a definir las preguntas de investigación más significativas para después perfeccionarlas y contestarlas (Baptista, Fernández, & Hernández, 2010).

Las características de la investigación descriptiva emplean un análisis de intuición de los datos que se derivan del juicio de un determinado grupo de científicos en el campo de estudio. Las herramientas cualitativas, por sí mismas, son una herramienta válida para decidir de acuerdo a los pronósticos generados por el grupo de científicos, pero otros estudios se integran con la investigación cuantitativa (Lafuente & Marín, 2008).

##### **2.1.4.2. Enfoque cuantitativo**

El enfoque cuantitativo es conocido como aquel que recoge y analiza datos numéricos sobre diferentes variables. Este enfoque busca definir el nivel de asociación entre las variables, su objetivación y generalización de los resultados obtenidos por medio de una muestra para determinar una población por medio de la cual se obtiene la muestra (Pértegas & Pita, 2002).

#### **2.1.5. Herramientas de la investigación**

Para llevar a cabo la investigación, se van a emplear fuentes primarias o de primera mano que es la información obtenida de forma directa en su lugar de origen como son las entrevistas que se realizarán a jefes de operaciones o personal designado por la naviera y las fuentes secundarias que proporcionan información

acerca del tema de estudio, pero no es una fuente original del hecho o situación sino una referencia, entre ellas las revistas, periódicos, tesis y todos aquellos documentos que se emplearon para realizar esta investigación.

La entrevista puede realizarse a un grupo de personas de manera sincronizada o de forma individual. Se puede llevar a cabo siendo dirigida por un entrevistado o basándose en un cuestionario, o inclusive desarrollarlas de forma libre para el entrevistado o por medio de una fusión de ambas. Una vez que se obtienen las respuestas y de acuerdo a los datos obtenidos se puede aplicar cualquier técnica cuantitativa para el análisis (Lafuente & Marín, 2008).

Las entrevistas se realizarán a los jefes de operaciones, administradores o gerentes de las navieras de Guayaquil para conocer cuáles son los requisitos o etapas a seguir durante el proceso administrativo aduanero. Entre las preguntas realizadas a diferentes miembros de las cinco navieras entrevistadas, se encuentran:

- ¿Cuáles son los procesos administrativos aduaneros ligados a la desaduanización de las mercancías?
- ¿Qué tiempo toma cada proceso?
- ¿Existe alguna relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de la naviera?

Adicionalmente, al agente afianzado de aduana se le realizaron otras preguntas como son:

- ¿Qué nos puede aportar acerca del tiempo que le toma al importador desaduanizar una mercadería?
- ¿Desde su enfoque quien puede tener mayores problemas o de quien depende algún retraso del proceso?

Otras herramientas a emplear para llevar a cabo este proyecto de investigación son las estadísticas presentadas por la Cámara Marítima Ecuatoriana, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la Cámara de Comercio del Ecuador y otras instituciones gubernamentales o privadas que proporcionan datos estadísticos sobre la cantidad de navieras en la ciudad de Guayaquil. De igual forma, se han empleado páginas web estatales para conocer los requisitos y procedimientos que deben seguir las navieras para realizar los diferentes trámites.

También, se emplearán documentos publicados en páginas web así como revistas científicas para conocer los requisitos para realizar los diferentes procesos administrativos en las aduanas. Así como la información obtenida de la Empresa de Manifiestos quien proporcionó datos sobre los TEUs que las empresas han transportado durante los años 2016, 2017 hasta el mes de Agosto de 2018.

El diseño de la investigación es transaccional o transversal porque se recogerán datos en un momento único; su objetivo es detallar variables y evaluar la relación u ocurrencia en un momento determinado. Este caso tendrá un estudio transaccional exploratorio porque es un caso poco estudiado y descriptivo porque se detallará la percepción de los miembros de las navieras acerca de los procesos administrativos aduaneros que deben seguir (Baptista, Fernández, & Hernández, 2010).

#### **2.1.6. Análisis de datos**

Las series de tiempo – forecast son registros de datos numéricos que se realizan en diferentes periodos de tiempo, pero básicamente se necesita analizar porque razón se producen esas variaciones. Estas series pueden darse de forma sistemática porque ocurren de manera regular y se pueden modificar, o aleatorias que ocurren por condiciones aisladas (Moreno E. , 2013).

El análisis de datos se llevará a cabo a través de un análisis de series de tiempo - forecast, el cual implica una proyección de los valores del pasado en el futuro del cual aún no se tienen medidas disponibles. Este análisis es realizado generalmente para determinar la capacidad de producción, inventario, rendimiento del personal, entre otros. Para este análisis se emplean dos variables como son el periodo de tiempo como semanas, años, meses; y el horizonte que es la cantidad de tiempo para el cual se realizará el pronóstico (Vermorel, 2012).

Este análisis se lleva a cabo con el objetivo de determinar si existen patrones que no son aleatorios, separar y determinar ciertos componentes para definir los posibles movimientos del futuro y otras situaciones que pueden afectar. En el caso en estudio se van a analizar los patrones como los procesos empleados en la navieras, documentación, tiempos de transportación de TEU, entre otros factores que podrían afectar o influir en la competitividad operativa de las empresas navieras (Toledo, 2018).



Existen dos métodos para los pronósticos de series de tiempo y son el de forecast o suavizamiento simple donde los datos son estacionales, por ciclo o tendencia, y son elegidos de acuerdo a su comportamiento ya sean dinámicos o estáticos. El otro método es correlacional que emplean patrones de una serie utilizando las autocorrelación, diferenciación y autocorrelación parcial. Estos métodos son simples pero automatizarlos puede resultar difícil (Gambini, 2018).

Se emplea esta herramienta estadística para poder analizar el comportamiento de las navieras dependiendo del número de contenedores (TEUs) que se mueven anualmente y así determinar cómo afectan los procesos aduaneros a la competitividad operativa de la empresa y de esa manera conocer si las ventas de la empresa también son afectadas.

#### **2.1.7. Técnica de recolección de datos**

Como técnica principal para la recolección de datos se emplearon entrevistas a diferentes miembros de navieras ubicadas en la ciudad de Guayaquil, la investigación se realizó por conveniencia. Sin embargo, se decidió enviar correos electrónicos, realizar llamadas y pedir autorización a las 22 navieras para tener una percepción completa sobre los procesos administrativos aduaneros que realizan cada una de ellas. Sin embargo, solo cinco navieras aprobaron el ingreso de los miembros de esta investigación; creando una limitante en el proceso de investigación, ya que era necesario entrevistar a las 22 navieras.

Se programó estas entrevistas con el fin de recolectar información acerca del funcionamiento de las navieras y de buscar una relación sobre la forma en que la cantidad de trámites o la manera de llevar a cabo los procesos, influye en el desempeño operativo de las compañías navieras.

Todas las respuestas encontradas en la entrevista han sido transcritas para el análisis de este proyecto de investigación, dicha información podrá ser encontrada en el Anexo 1. Las navieras a las cuales se tuvo acceso para realizar las entrevistas fueron Hamburd-Sud Ecuador S.A, MarGlobal, Andinave S.A, Grupo Transoceánica y GreenAndes Ecuador S.A.

Durante la entrevista se realizó un recorrido por la naviera para conocer la cantidad de personas que participan durante los diferentes procesos, los sistemas que

se emplean para el cumplimiento de las diferentes funciones, herramientas que se emplean diariamente, entre otros factores que son útiles para el estudio en investigación.

Las entrevistas se llevaron a cabo de la siguiente manera: El día martes 8 de Enero, se realizó la visita al jefe de operaciones de la naviera Andinave, el Ingeniero Ramiro Castro. La segunda entrevista se realizó el día viernes 11 de Enero a la Jefa de Talento Humano de la empresa Hamburg-Sud Ecuador S.A, Licenciada Lina Briones. Todas las entrevistas se realizaron de acuerdo a la disponibilidad de tiempo de cada uno de las personas entrevistadas, por ello el día lunes 21 de Enero se realizó una entrevista al ingeniero Edgar Andrade, Jefe de Operaciones de Hansamaritime.

Además, el día miércoles 30 de Enero se entrevistó al Ingeniero Otto Lanata, quien es agente afianzado de aduana de la empresa Sercomexlan. El día viernes 2 de Febrero se entrevistó al Ingeniero Luis Trujillo, quien es Gerente General de la empresa GreenAndes. Por último, el día lunes 4 de Febrero se realizó la entrevista a la Licenciada Ana Baquerizo de la empresa Marglobal.

Tabla 1.

*Entrevistas*

<b><i>Entrevistas</i></b>	<b><i>Entrevistados</i></b>
Entrevista#1 Andinave	Ing. Ramiro Castro. Jefe de operaciones
Entrevista #2 Hamburg-Sud S.A	Ing. Lina Briones. Jefa de Talento Humano
Entrevista #3 Grupo Transoceánica	Ing. Edgar Andrade. Jefe de operaciones (Hansamaritime)
Entrevista #4 GreenAndes	Ing. Luis Fernando Trujillo. Gerente general
Entrevista #5. Marglobal	Lcda. Ana Baquerizo.

Elaborado por las autoras (2019).

Para el estudio se tomó información de navieras que realizan la transportación de mercadería de 20 y 40 TEU. Cabe recalcar que se entrevistó a la naviera Andinave quien indicó que ellos realizan transportación de mercadería al granel. Por ello, la información proporcionada por esta empresa no ha sido considerada para definir los objetivos de la investigación.

Además, se consultó con las navieras cuáles son los procesos que emplean para realizar las importaciones. Se realiza esta pregunta con el fin de conocer que procesos administrativos podrían influir en la eficiencia administrativa aduanera y considerar si existe una relación entre ambos factores.

#### **2.1.8. Empresa de Manifiestos**

Para presentar la información que se muestra en este proyecto de investigación se trabajó con la Empresa de Manifiestos, que es una empresa con varios años de experiencia en el mercado y se encarga de recopilar, manejar y presentar información de las empresas. Esta compañía presenta información comercial e informes estadísticos actualizados sobre el comercio exterior del Ecuador y de otros países de la región, con el fin de ayudar a diferentes empresas a realizar análisis de datos históricos y tomar decisiones en base a los mismos.

### **3. Capítulo III**

Para obtener los resultados de la investigación se utilizó un análisis mixto. En cuanto al enfoque cuantitativo se ha considerado la cantidad de TEUs que las navieras transportaron, en base a los datos obtenidos por medio de la Empresa de Manifiestos. Por ello, se asume que la cantidad de contenedores transportados justifican las ventas en unidades que tienen las empresas navieras. Además, se utiliza un análisis de series de tiempo - forecast para proyectar cuáles serán los comportamientos a futuro de las navieras en cuanto a la transportación de TEUs.

En el enfoque cualitativo se van a analizar herramientas de investigación como libros, revistas científicas, leyes aduaneras y la percepción que tienen los funcionarios de las navieras acerca de los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de las navieras.

#### **3.1. Procesos administrativos aduaneros**

Para la aprobación de los diferentes trámites aduaneros administrativos que se cumplen con las navieras, todas estas empresas deben presentar el bill of lading, factura de origen, manifiesto de carga, visto bueno, carta de autorización de salida, declaración aduanera única, aforo y finalmente la carta de autorización de salida

emitida por la aduana. En la tabla a continuación se muestran estos procesos administrativos y cuales son los actores involucrados.

Tabla 2

*Identificación de los procesos administrativos y los actores que se involucran*

<i>Proceso administrativo</i>	<i>Actores</i>
Bill of lading (B/L)	Naviera
Factura de origen	Importador/Exportador
Manifiesto de carga	Naviera (Capitán del buque)
Visto Bueno	Naviera
Carta de autorización de Salida (CAS)	Naviera
Declaración Aduanera Única (DAU)	Agente Afianzado de Aduana
Aforo	Agente Afianzado de Aduana
CAS autorizada por la Aduana	Agente Afianzado de Aduana

*Fuente:* Empresas Navieras entrevistadas.

Elaborado por las autoras (2019).

### **3.1.1. Bill of lading**

Este es un documento emitido por los transportistas como navieras o capitanes de buques o agentes designados, que funciona como un respaldo físico de un contrato de transporte marítimo donde quien tiene el B/L es propietario de la mercadería (Esparza, 2008).

### **3.1.2. Factura de origen**

Es el documento emitido por el comprador, quien define las condiciones de venta y el precio de la mercadería. En ciertas ocasiones, funciona como condición de venta o contrato de venta (ICEX, 2017).

### **3.1.3. Manifiesto de carga**

Es un documento que tiene información sobre la unidad o el medio de transporte, cantidad de bultos, identificación y el peso que tiene la mercadería a ser transportada,

incluyendo la mercadería al granel. La información contenida en el manifiesto de carga se considera como completa cuando este es transmitido en su totalidad junto con el resto de documentos aduaneros (Ramirez, 2014).

#### **3.1.4. Carta de autorización de salida**

Es un documento emitido por la aduana, en la cual autoriza a que el TEU salga del país con la mercadería especificada en dicho documento. Además, de no cumplir con este requisito la aduana no permitirá que la mercadería sea transportada y será almacenada en su bodega (Invima, 2017).

#### **3.1.5. Visto bueno**

El visto bueno es conocido como una definición o un término sanitario emitido por la entidad aduanera a los productos que necesitan ser controlados y vigilados durante la transportación de mercadería. Se pueden dar cuatro resultados: parcialmente aprobado, aprobado, no requiere o negado (Invima, 2017).

#### **3.1.6. Aforo**

Se le llama aforo a “la operación de reconocer las mercancías, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarlas en la nomenclatura arancelaria, determinando los aranceles e impuestos que les son aplicables” (Dirección Nacional de Aduanas, s/f).

#### **3.1.7. Declaración Aduanera Única**

La Declaración Aduanera, es un documento por el cual se informa a la Corporación Aduanera Ecuatoriana el detalle de las mercancías a ser nacionalizadas. Este documento contiene información del declarante, partida, descripción arancelaria y comercial, régimen precedente, consignatario, medio de transporte, valor aduanero, peso de las mercancías, entre otros datos (Comunidad de Comercio Exterior, 2011).

### **3.2. Resumen de las entrevistas**

Muchas navieras estuvieron de acuerdo con el tiempo definido que debería tomar cada uno de los trámites, siempre y cuando estos cuenten con la respectiva aprobación. Sin embargo, no estaban de acuerdo con el tiempo que actualmente toma

la realización de cada uno de esos procesos; ya que las demoras afectan a la naviera en términos operativos y financieros.

De acuerdo a la entrevista realizada a la Ingeniera Lina Briones, de la empresa Hamburd-Sud S.A se obtuvo que los procesos administrativos vinculados a la desaduanización de mercadería que realizan con mayor frecuencia son los antes mencionados: Bill of lading, factura de origen, manifiesto de carga, visto bueno, aforo, DAU y actualización de la CAS o carta de autorización de salida. El proceso que menor tiempo debe tomar es el manifiesto, que se realiza en una hora mientras el resto debería tomar 24 horas, a excepción de la CAS que está lista en 8 horas.

Ella indica que la aduana tiene mayor responsabilidad en todos los procesos, y a veces toma más tiempo porque deben llevar a cabo más procesos dependiendo de los aforos y tipos de carga que influyen en los atrasos. En caso de no ser así, y que la naviera realice todos los procesos a tiempo entonces no habría demoras. Por ello indica, que si existe una relación entre la eficiencia operativa de la naviera y los procesos aduaneros.

En base a la entrevista realizada al Ingeniero Edgar Andrade del grupo Transoceánica, los procesos son los mismos que se mencionó. Donde el B/L, visto bueno y aforo toman alrededor de 72 horas; mientras que la factura de origen, la CAS autorizado por la aduana toman 48 horas, la CAS y el manifiesto de carga toman 24 horas y la declaración aduanera única toma de 8 a 12 horas.

El concluye que a pesar que los procesos operativos aduaneros han mejorado, es necesario que se examine la situación actual porque existe favoritismo, lo cual hace que los trámites demoren y se entorpezcan. Además, dio una recomendación a la entrevista indicando que para escanear dentro un buque los contenedores que se trasladan en cada bodega se pueden implementar el software HandHeld; de esa manera se agiliza el proceso de conteo para migrar la información de manera mas efectiva.

De acuerdo a la información obtenida en las entrevistas, se concluyó que el proceso de importaciones se basa en los siguientes puntos:

- Solicitar la documentación de las cargas por arribar (conocimientos de embarque-B/L más el manifiesto o manifiesto de carga peligrosa) de acuerdo al itinerario de la nave
- Registrar y verificar dicha información en el sistema electrónico local
- Posteriormente, constatar que las unidades a desembarcar figuren en el plano de estibas
- Transmitir información sobre fecha de arribo de la carga a los clientes, a fin de anticipar su gestión mediante la notificación electrónica “Aviso de llegada”
- Proceder con la transmisión de la información ante Aduanas (SENAE), misma que debe reflejar como aceptada considerando los plazos de transmisión con relación a puertos lejanos o cercanos
- Proporcionar listado de pre descarga al terminal, el cual contiene el detalle de todos los BL’s. Así mismo, reportar las cargas que contienen IMO (cargas peligrosas)
- En base a la emisión del BL, se llevará a cabo de acuerdo a la instrucción dada por la agencia en origen.
- Una vez el cliente recibe el aviso de llegada, tiene las facilidades de solicitar facturas por gastos locales y demás valores para procesar pagos.
- Tan pronto el importador cuente con la confirmación de la recepción de valores, podrá acercarse al counter con las cartas y requisitos respectivos a fin de gestionar el visto bueno y carta de salida.

De la naviera GreenAndes, el Ingeniero Luis Trujillo explicaba que los procesos administrativos aduaneros que se emplean son la factura de origen, manifiesto, CAS, DAU, B/L y B/L o visto bueno. Indicó que los procesos toman entre 24 a 72 horas, y que si existe una relación entre la eficiencia operativa y los procesos administrativos porque si los documentos están en orden el trámite demora lo menos posible.

En la entrevista realizada a la Licenciada Ana Baquerizo de la empresa naviera Marglobal, se obtuvo que los procesos administrativos que esta naviera realiza son B/L, factura de origen, visto bueno, aforo y actualización CAS que toman 24 horas. Por otro lado, el manifiesto toma 1 hora y el CAS 8 horas. Indicó que si existe una relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa porque si el importador no puede sacar la carga de la aduana entonces debe pagar demoraje.

También se realizó una entrevista al Ingeniero Ramiro Castro de Andinave, quien explicó que el proceso de conocimiento de embarque toma 48 horas en el SENA E si existe una relación porque si la aduana se retrasa en los procesos entonces se retrasan los procesos de la agencia naviera. También si la naviera se atrasa en la transmisión de la documentación entonces no podrá retirar la mercadería de manera oportuna.

Por último, en la entrevista realizada al Ingeniero Otto Lanata quien es agente aduanero indicó que los procesos administrativos aduaneros mencionados anteriormente, toman de 8 a 72 horas; sin embargo, el tiempo es relativo dependiendo de la naviera y el agente de aduana.

Cabe recalcar que el indica que no existe una relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de la naviera porque las navieras se encargan de la logística del transporte del contenedor, ni siquiera multimodal sino fluvial. La naviera, el agente de aduana, la aduana y el transportista son eslabones en una cadena logística, ya que, si uno de los eslabones falla existirá obstrucción en el proceso, por ende todos están interrelacionados.

De las otras preguntas realizadas al agente afianzado de aduana se pudo concluir que la naviera tiene menos responsabilidad porque solo se deben preocupar por presentar la documentación. Sin embargo, la aduana puede acarrear mayores inconvenientes porque tienen que inspeccionar la carga, realizar observaciones a los trámites, devolver contenedor, trámites, entre otras funciones.

En cuanto al tiempo que le toma al importador desaduanizar, indicó que antes tomaba entre 20 o 21 días, después disminuyó de 15 a 1, el lo adjudica a la implemetacion del sistema ECUAPASS. El objetivo de las diferentes administraciones es disminuir estos tiempos, para incrementar la eficiencia de la aduana.

### **3.3. Tiempo que toman los procesos administrativos**

De acuerdo a la tabla que se presenta a continuación, cuando se analiza el tiempo que ha sido definido para llevar a cabo los diferentes procesos administrativos versus el tiempo que actualmente toman; se puede concluir que el B/L, aforo y visto bueno deben tomar 24 horas pero en realidad toman 72 horas, es decir dos días más de lo



que debería tomar. Por otro lado, la factura de origen y la CAS autorizado de aduana toman 48 horas cuando deberían ser 24 horas.

Además, la CAS debe tomar solo ocho horas y está tomando hasta 24 horas. El DAU debe tomar 4 horas e inclusive puede llegar a tomar hasta 12 horas. Por último, el manifiesto de carga debería estar listo en una hora pero debido a la serie de aprobaciones y autorizaciones a las cuales está sujeto este proceso; puede tomar hasta 24 horas.

Tabla 3.

*Tiempo de los procesos administrativos aduaneros*

<i>Proceso administrativo</i>	<i>Tiempo</i>	<i>Toma</i>
Bill of lading (B/L)	24h	72h
Factura de origen	24h	48h
Manifiesto de carga	1h	8 h a 24h
Visto Bueno	24h	72h
Carta de autorización de Salida (CAS)	8h	24h
Declaración Aduanera Única (DAU)	4h	8h a 12h
Aforo	24 h	72h
CAS autorizada por la Aduana	24h	48h

*Fuente:* Empresas Navieras entrevistadas.

Elaborado por las autoras (2019).

Independientemente de la demora en la salida de los contenedores, es beneficioso para la naviera que el trámite tome más tiempo porque cada empresa cobra por el demoraje. Muchas veces ocurren atrasos debido a la complejidad de la aduana, a pesar que hace varios años se creó la plataforma ECUAPASS para agilizar los trámites.

De acuerdo a las entrevistas realizadas y a los datos que se tomaron se puede concluir no existe una relación entre los procesos administrativos y la eficiencia de la aduana, porque existen muchos factores que podrían afectar el desempeño de las diversas funciones. Inclusive se indica que existe un favoritismo para importadores/exportadores de multinacionales o de empresas grandes debido al

ingreso que representan para la naviera o para la cantidad de movimientos que generan anualmente. Además, a pesar que las unidades de las navieras permanezcan una gran cantidad de tiempo en dicha aduana, siempre las navieras o los clientes buscarán una forma de sacar la mercadería de manera rápida para que esta pueda ser transportada fuera del puerto aduanero y continuar con el proceso.

Por otro lado, los entrevistados tienen una percepción positiva en función de los tiempos que demoran los procesos pero también influyen otros indicadores como es el número de los movimientos que puede demorar la transportación de contenedores, la cual indica que se mantiene una tendencia positiva. Además, indican que existen mas contenedores de los que se necesitan o pueden ubicar, por eso no se le da mayor importancia a los retrasos

## **4. Capítulo IV**

### **4.1. Eficiencia operativa de las navieras**

Se empleó el análisis estadístico de series de tiempo – forecasting con el objetivo de medir la eficiencia de las navieras de acuerdo a los TEUs que se transportan. El histórico de la información durante el año 2016 hasta Agosto 2018 fue obtenido gracias a la Empresa de Manifiestos aunque cabe recalcar que ciertos datos estaban incompletos. Para este estudio se tomaron en cuenta los TEUs movilizados en importaciones y exportaciones.

#### **4.1.1. TEUs movilizados en exportaciones**

De acuerdo al modelo estadístico seleccionado, se obtuvo un R-cuadrado de 0.75, que se muestra en la tabla a continuación.

Tabla 4.

*Modelo 1 EXPOR*

MCO, usando las observaciones 2016:01-2018:08 (T = 32)				
Variable dependiente: TEUs				
	<i>Coficiente</i>	<i>Desv. Típica</i>	<i>Estadístico t</i>	<i>valor p</i>
const	42276,9	5307,56	7,965	<0,0001
time	1100,31	165,137	6,663	<0,0001
dm2	518,685	6866,61	0,07554	0,9406
dm3	-1671,30	6872,56	-0,2432	0,8105
dm4	-1521,28	6882,48	-0,2210	0,8274
dm5	-1496,26	6896,33	-0,2170	0,8305
dm6	-8130,57	6914,10	-1,176	0,2541
dm7	-2429,89	6935,76	-0,3503	0,7299
dm8	-8026,20	6961,27	-1,153	0,2632
dm9	-12997,1	7681,98	-1,692	0,1070
dm10	-9995,94	7690,85	-1,300	0,2092
dm11	-21203,8	7703,25	-2,753	0,0127
dm12	-13171,6	7719,17	-1,706	0,1042
Media de la vble. dep.	54713,13	D.T. de la vble. dep.	13309,40	
Suma de cuad. residuos	1,34e+09	D.T. de la regresión	8407,410	
R-cuadrado	<b>0,755432</b>	R-cuadrado corregido	0,600968	
F(12, 19)	4,890672	Valor p (de F)	0,001100	
Log-verosimilitud	-326,2451	Criterio de Akaike	678,4902	
Criterio de Schwarz	697,5447	Crit. de Hannan-Quinn	684,8062	
rho	0,703906	Durbin-Watson	0,593387	

Elaborado por las autoras (2019)

Para un modelo como este, el R-cuadrado debe ir desde 0,65 hasta 1, encontrándose nuestro R-cuadrado dentro del margen; garantiza el pronóstico del modelo, lo que quiere decir que los datos están bien relacionados.

Se ha tomado un rango de datos de TEUs transportados por las navieras para las exportaciones desde el año 2016 hasta Agosto de 2018. El modelo estadístico empleado logra proyectar los posibles futuros movimientos de TEUs hasta Diciembre de 2020, se espera que exista un incremento en los TEUs transportados de 72.514 hasta 100.364; como se observa en la tabla siguiente.

**Tabla 5. Proyecciones para exportaciones**

*Proyecciones para exportaciones*

Para intervalos de confianza 95%, $t(19, 0,025) = 2,093$				
<i>Observaciones</i>	<i>TEUs</i>	<i>Predicción</i>	<i>Desv. Típica</i>	<i>Intervalo de 95%</i>
2016:01	44858,0	43377,2	9908,23	(22639,1, 64115,4)
2016:02	45644,0	44996,2	9908,23	(24258,1, 65734,4)
2016:03	46456,0	43906,6	9908,23	(23168,4, 64644,7)
2016:04	46971,0	45156,9	9908,23	(24418,7, 65895,0)
2016:05	49084,0	46282,2	9908,23	(25544,1, 67020,4)
2016:06	45514,0	40748,2	9908,23	(20010,1, 61486,4)
2016:07	44444,0	47549,2	9908,23	(26811,1, 68287,4)
2016:08	47025,0	43053,2	9908,23	(22315,1, 63791,4)
2016:09	43661,0	39182,6	10344,5	(17531,3, 60833,9)
2016:10	45708,0	43284,1	10344,5	(21632,8, 64935,4)
2016:11	45791,0	33176,6	10344,5	(11525,3, 54827,9)
2016:12	51417,0	42309,1	10344,5	(20657,8, 63960,4)
2017:01	53257,0	56581,0	9708,04	(36261,8, 76900,2)
2017:02	50347,0	58200,0	9708,04	(37880,8, 78519,2)
2017:03	50155,0	57110,3	9708,04	(36791,2, 77429,5)
2017:04	51248,0	58360,7	9708,04	(38041,5, 78679,8)
2017:05	49400,0	59486,0	9708,04	(39166,8, 79805,2)
2017:06	44336,0	53952,0	9708,04	(33632,8, 74271,2)
2017:07	54248,0	60753,0	9708,04	(40433,8, 81072,2)
2017:08	49232,0	56257,0	9708,04	(35937,8, 76576,2)

2017:09	47908,0	52386,4	10344,5	(30735,1, 74037,7)
2017:10	54064,0	56487,9	10344,5	(34836,6, 78139,2)
2017:11	33766,0	46380,4	10344,5	(24729,1, 68031,7)
2017:12	46405,0	55512,9	10344,5	(33861,6, 77164,2)
2018:01	71628,0	69784,8	9908,23	(49046,6, 90522,9)
2018:02	78609,0	71403,8	9908,23	(50665,6, 92141,9)
2018:03	74720,0	70314,1	9908,23	(49576,0, 91052,3)
2018:04	76863,0	71564,4	9908,23	(50826,3, 92302,6)
2018:05	79974,0	72689,8	9908,23	(51951,6, 93427,9)
2018:06	72006,0	67155,8	9908,23	(46417,6, 87893,9)
2018:07	83567,0	73956,8	9908,23	(53218,6, 94694,9)
2018:08	72514,0	69460,8	9908,23	(48722,6, 90198,9)
2018:09	indefinido	65590,2	10717,4	(43158,4, 88021,9)
2018:10	indefinido	69691,7	10717,4	(47259,9, 92123,4)
2018:11	indefinido	59584,2	10717,4	(37152,4, 82015,9)
2018:12	indefinido	68716,7	10717,4	(46284,9, 91148,4)
2019:01	indefinido	82988,6	10485,9	(61041,4, 104936,)
2019:02	indefinido	84607,6	10485,9	(62660,4, 106555,)
2019:03	indefinido	83517,9	10485,9	(61570,7, 105465,)
2019:04	indefinido	84768,2	10485,9	(62821,0, 106715,)
2019:05	indefinido	85893,6	10485,9	(63946,4, 107841,)
2019:06	indefinido	80359,6	10485,9	(58412,4, 102307,)
2019:07	indefinido	87160,6	10485,9	(65213,4, 109108,)
2019:08	indefinido	82664,6	10485,9	(60717,4, 104612,)
2019:09	indefinido	78793,9	11426,7	(54877,5, 102710,)
2019:10	indefinido	82895,4	11426,7	(58979,0, 106812,)
2019:11	indefinido	72787,9	11426,7	(48871,5, 96704,4)
2019:12	indefinido	81920,4	11426,7	(58004,0, 105837,)
2020:01	indefinido	96192,3	11383,7	(72366,0, 120019,)
2020:02	indefinido	97811,3	11383,7	(73985,0, 121638,)

2020:03	indefinido	96721,7	11383,7	(72895,3, 120548,)
2020:04	indefinido	97972,0	11383,7	(74145,7, 121798,)
2020:05	indefinido	99097,3	11383,7	(75271,0, 122924,)
2020:06	indefinido	93563,3	11383,7	(69737,0, 117390,)
2020:07	indefinido	100364,	11383,7	(76538,0, 124191,)
2020:08	indefinido	95868,3	11383,7	(72042,0, 119695,)
2020:09	indefinido	91997,7	12415,0	(66012,9, 117983,)
2020:10	indefinido	96099,2	12415,0	(70114,4, 122084,)
2020:11	indefinido	85991,7	12415,0	(60006,9, 111977,)
2020:12	indefinido	95124,2	12415,0	(69139,4, 121109,)

Elaborado por las autoras (2019)

Considerando un nivel de confianza de 95 por ciento, se pronostica que de los 72 mil contenedores puedan aumentar hasta 100 mil para el año 2020, considerando que habrá un incremento del 27%. Es decir, que habrá eficiencia en la exportación porque existirá una crecimiento el movimiento de TEUs.

En las gráficas que se muestran a continuación se refleja con color rojo lo que realmente paso y con color azul se muestra lo que pudo haber pasado en la realidad; en relación a estos dos elementos el modelo de series de tiempo - forecast dice que el número de TEUs va ir incrementando de una manera lineal, no exponencial, no paulatinamente; lo que quiere decir que en los próximos meses ellos van a ir haciendo más eficientes sus procesos o reduciendo el nivel de los procesos para que el movimiento de los TEUs se haga más rápido.

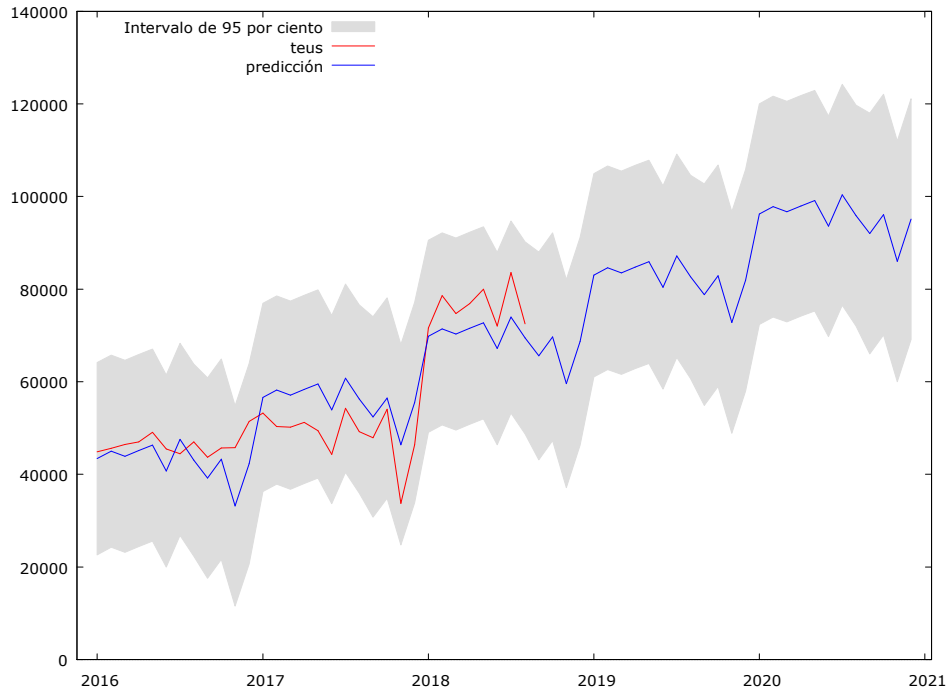


Figura 1. Proyección de TEUs para exportaciones

Elaborado por las autoras (2019).

En la siguiente gráfica los datos muestran que también están correlaciones con la recta de regresión esto se puede evidenciar porque están juntos.

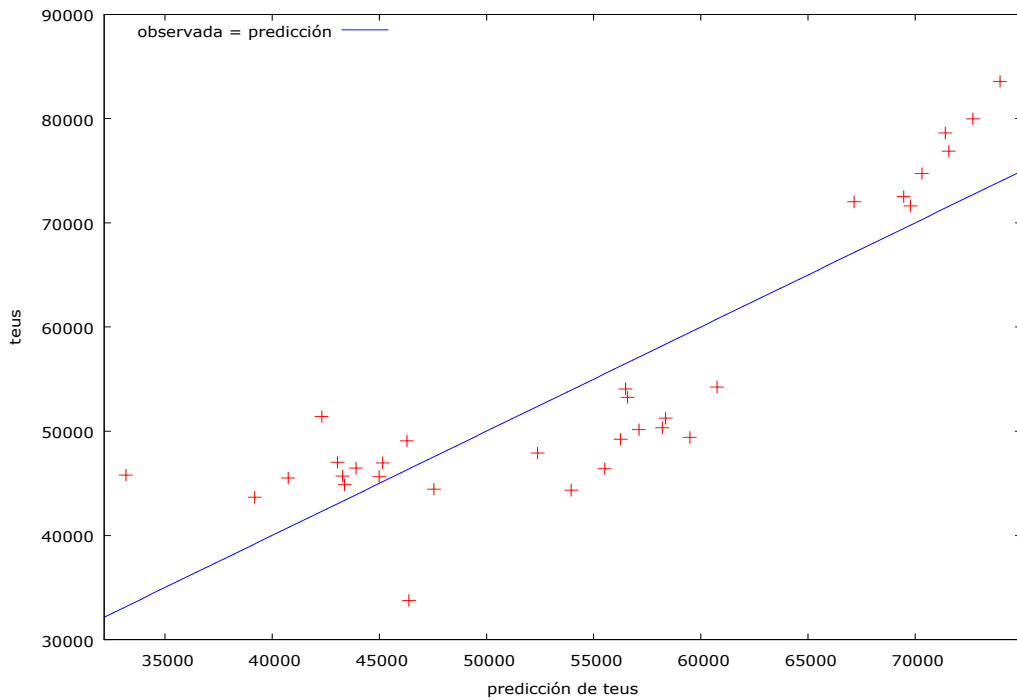


Figura 2. Proyección lineal de TEUs para exportaciones

Elaborado por las autoras (2019)

#### 4.1.2. TEUs movidos por importaciones

De acuerdo al modelo estadístico seleccionado, se obtuvo un R-cuadrado de 0.76, que se muestra en la tabla a continuación.

**Tabla 6.**

*Modelo 2 IMPOR*

MCO, usando las observaciones 2016:01-2018:08 (T = 32)
Variable dependiente: TEUs

	<i>Coefficiente</i>	<i>Desv. Típica</i>	<i>Estadístico t</i>	<i>valor p</i>
const	22409,8	9763,61	2,295	0,0333
time	2187,58	303,781	7,201	<0,0001
dm2	-8116,58	12631,6	-0,6426	0,5282
dm3	-8238,16	12642,5	-0,6516	0,5224
dm4	-7467,41	12660,8	-0,5898	0,5623
dm5	-6786,66	12686,3	-0,5350	0,5989
dm6	-10712,9	12719,0	-0,8423	0,4101
dm7	-13482,2	12758,8	-1,057	0,3039
dm8	-13449,1	12805,7	-1,050	0,3068
dm9	-27949,5	14131,5	-1,978	0,0626
dm10	-17061,6	14147,8	-1,206	0,2426
dm11	-24579,2	14170,7	-1,735	0,0990
dm12	-32293,7	14199,9	-2,274	0,0347
Media de la vble. dep.	45738,41	D.T. de la vble. dep.	24778,78	
Suma de cuad. residuos	4,54e+09	D.T. de la regresión	15466,00	
R-cuadrado	<b>0,761226</b>	R-cuadrado corregido	0,610421	
F(12, 19)	5,047750	Valor p (de F)	0,000905	
Log-verosimilitud	-345,7501	Criterio de Akaike	717,5001	
Criterio de Schwarz	736,5547	Crit. de Hannan-Quinn	723,8162	
rho	0,634805	Durbin-Watson	0,734408	

Elaborado por las autoras (2019)



Nuestros datos siguen arrojando un R-cuadrado dentro del margen que exige el modelo para que el pronóstico refleje que los mismos están relacionados, lo que hace nuestros resultados confiables.

Como hicimos anteriormente con las exportaciones, tomamos el rango de TEUs transportados por las navieras desde el año 2016 hasta agosto de 2018. El modelo estadístico de series de tiempo – forecast nos ayudo a proyectar los posibles datos hasta Diciembre de 2020, encontrando también un incremento, esta vez un poco mayor que se debe a la frecuencia de entrada de mercadería al país; los TEUs transportados varían desde 88.188 hasta 132.228 como se observa en la tabla siguiente.

**Tabla 7 Proyecciones para importaciones**

*Proyecciones para importaciones*

Para intervalos de confianza 95%, $t(19, 0,025) = 2,093$				
<b>Observaciones</b>	<b>TEUs</b>	<b>Predicción</b>	<b>Desv. Típica</b>	<b>Intervalo de 95%</b>
2016:01	26762,0	24597,4	18226,9	(-13551,9, 62746,6)
2016:02	25489,0	18668,4	18226,9	(-19480,9, 56817,6)
2016:03	26160,0	20734,4	18226,9	(-17414,9, 58883,6)
2016:04	25616,0	23692,7	18226,9	(-14456,5, 61841,9)
2016:05	29499,0	26561,0	18226,9	(-11588,2, 64710,3)
2016:06	26666,0	24822,4	18226,9	(-13326,9, 62971,6)
2016:07	32080,0	24240,7	18226,9	(-13908,5, 62389,9)
2016:08	30220,0	26461,4	18226,9	(-11687,9, 64610,6)
2016:09	30319,0	14148,5	19029,4	(-25680,5, 53977,5)
2016:10	35776,0	27224,0	19029,4	(-12605,0, 67053,0)
2016:11	31186,0	21894,0	19029,4	(-17935,0, 61723,0)
2016:12	35779,0	16367,0	19029,4	(-23462,0, 56196,0)
2017:01	33349,0	50848,3	17858,6	(13469,9, 88226,8)
2017:02	32170,0	44919,3	17858,6	(7540,86, 82297,8)
2017:03	31433,0	46985,3	17858,6	(9606,86, 84363,8)

2017:04	36562,0	49943,7	17858,6	(12565,2, 87322,1)
2017:05	36562,0	52812,0	17858,6	(15433,5, 90190,5)
2017:06	36904,0	51073,3	17858,6	(13694,9, 88451,8)
2017:07	34223,0	50491,7	17858,6	(13113,2, 87870,1)
2017:08	39729,0	52712,3	17858,6	(15333,9, 90090,8)
2017:09	24229,0	40399,5	19029,4	(570,510, 80228,5)
2017:10	44923,0	53475,0	19029,4	(13646,0, 93304,0)
2017:11	38853,0	48145,0	19029,4	(8316,01, 87974,0)
2017:12	23206,0	42618,0	19029,4	(2789,01, 82447,0)
2018:01	92434,0	77099,3	18226,9	(38950,1, 115249,)
2018:02	77099,0	71170,3	18226,9	(33021,1, 109320,)
2018:03	83363,0	73236,3	18226,9	(35087,1, 111386,)
2018:04	87653,0	76194,6	18226,9	(38045,4, 114344,)
2018:05	92375,0	79063,0	18226,9	(40913,7, 117212,)
2018:06	89650,0	77324,3	18226,9	(39175,1, 115474,)
2018:07	85172,0	76742,6	18226,9	(38593,4, 114892,)
2018:08	88188,0	78963,3	18226,9	(40814,1, 117113,)
2018:09	indefinido	66650,5	19715,4	(25385,7, 107915,)
2018:10	indefinido	79726,0	19715,4	(38461,2, 120991,)
2018:11	indefinido	74396,0	19715,4	(33131,2, 115661,)
2018:12	indefinido	68869,0	19715,4	(27604,2, 110134,)
2019:01	indefinido	103350,	19289,5	(62976,9, 143724,)
2019:02	indefinido	97421,3	19289,5	(57047,9, 137795,)
2019:03	indefinido	99487,3	19289,5	(59113,9, 139861,)
2019:04	indefinido	102446,	19289,5	(62072,3, 142819,)
2019:05	indefinido	105314,	19289,5	(64940,6, 145687,)
2019:06	indefinido	103575,	19289,5	(63201,9, 143949,)
2019:07	indefinido	102994,	19289,5	(62620,3, 143367,)
2019:08	indefinido	105214,	19289,5	(64840,9, 145588,)
2019:09	indefinido	92901,4	21020,2	(48905,6, 136897,)

2019:10	indefinido	105977,	21020,2	(61981,1, 149973,)
2019:11	indefinido	100647,	21020,2	(56651,1, 144643,)
2019:12	indefinido	95119,9	21020,2	(51124,1, 139116,)
2020:01	indefinido	129601,	20941,1	(85771,1, 173431,)
2020:02	indefinido	123672,	20941,1	(79842,1, 167502,)
2020:03	indefinido	125738,	20941,1	(81908,1, 169568,)
2020:04	indefinido	128697,	20941,1	(84866,4, 172527,)
2020:05	indefinido	131565,	20941,1	(87734,8, 175395,)
2020:06	indefinido	129826,	20941,1	(85996,1, 173656,)
2020:07	indefinido	129245,	20941,1	(85414,4, 173075,)
2020:08	indefinido	131465,	20941,1	(87635,1, 175295,)
2020:09	indefinido	119152,	22838,2	(71351,5, 166953,)
2020:10	indefinido	132228,	22838,2	(84427,0, 180029,)
2020:11	indefinido	126898,	22838,2	(79097,0, 174699,)
2020:12	indefinido	121371,	22838,2	(73570,0, 169172,)

Elaborado por las autoras (2019)

Considerando el mismo 95 por ciento de intervalo de confianza, se pronostica que de los 88 mil contenedores puedan aumentar hasta 132 mil para el año 2020 lo que representa incremento del 33%.

Las gráficas que se muestran a continuación, reflejan que hay una curva más creciente en importaciones que en exportaciones y esto sucede a, que como ya lo explicamos anteriormente, existe mayor entrada de mercadería al país en comparación a la que sale.

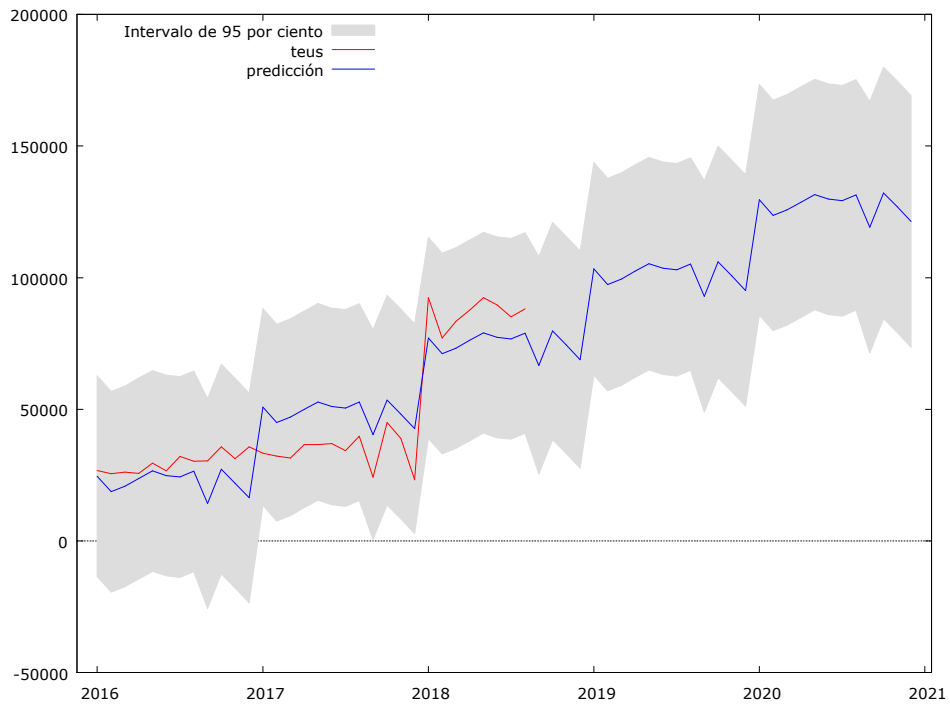


Figura 3 Proyección de TEUs para importaciones

Elaborado por las autoras (2019).

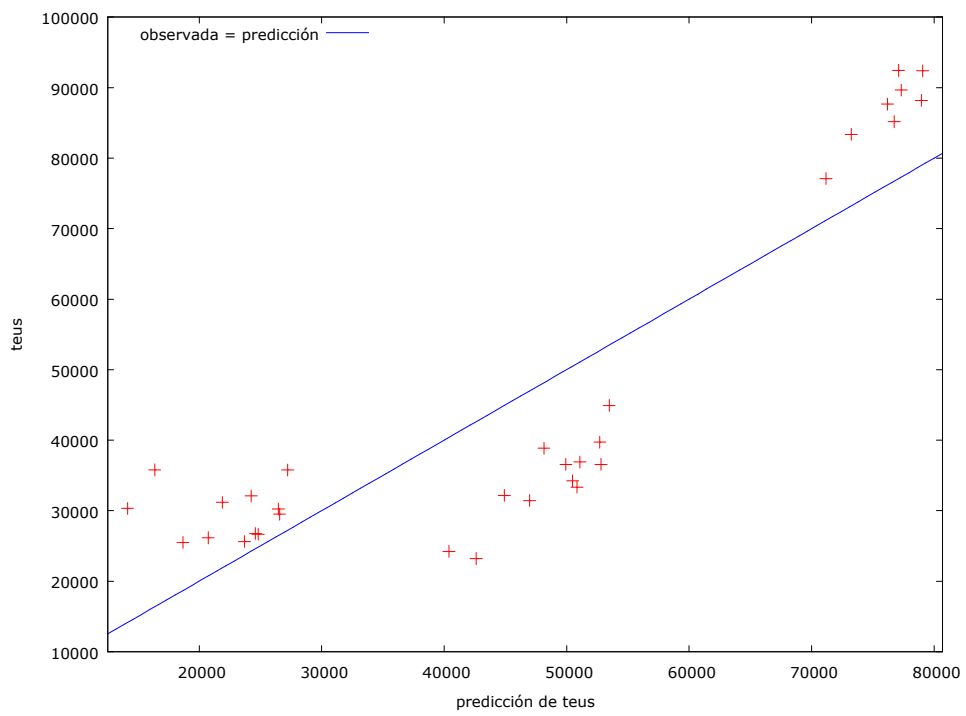


Figura 4 Proyección lineal de TEUs para importaciones

Elaborado por las autoras (2019).

El crecimiento en ambas sigue siendo lineal, no exponencial pero si lineal considerable.

Hasta aquí a niveles de unidades TEUs se puede concluir con evidencia estadística irrefutable de que las operaciones lógicas de las navieras van mejorando en cuanto a la reducción o eficiencia en la rapidez de la gestión de TEUs porque el crecimiento es lineal anualmente. Como se pudo observar en las gráficas, el número de TEUs a transportar incrementa por ende la eficiencia operativa de las navieras también.

## 5. Conclusiones

Del trabajo de investigación presentado, se puede concluir lo siguiente:

- Las entrevistas fueron realizadas a los funcionarios de cinco navieras que realizan la transportación de mercadería de 20 y 40 TEU ubicadas en la ciudad de Guayaquil con el fin de recolectar información acerca del funcionamiento de las navieras y de buscar una relación sobre la forma en que la cantidad de trámites o la manera de llevar a cabo los procesos, influyen o no en el desempeño operativo de las compañías navieras, pero no se pudo realizar a la totalidad de la población. Los datos demuestran que los procesos, los pocos que se enlazan entre aduana y naviera no son suficientes para determinar si que hay una afectación directa; los números proporcionan una conclusión y la percepción de solo cinco personas dice lo contrario. Se identificó el tiempo que toman efectivamente los procesos administrativos que tienen en común los operadores en llevarse a cabo, versus el tiempo en el que deberían ser cumplidos; y se pudo observar que actualmente el tiempo que toma cada proceso es superior al estipulado, debido a las diferentes dificultades que tienen las navieras durante los procesos, así mismo, se trabajó con una base de datos de la Empresa de Manifiestos la cual se encarga de elaborar informes estadísticos de transportación marítima con la que pudimos determinar la cantidad de TEUs que son transportados mensualmente por las navieras. Por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa ya que los procesos administrativos aduaneros no tienen un impacto en la eficiencia operativa de las navieras.

- Por último, gracias al modelo estadístico de series de tiempo se logró realizar una proyección para conocer la cantidad de TEUs que es posible transportar por las navieras, de manera eficiente durante el periodo Septiembre 2018-2020, obteniendo un R-cuadrado promedio de 0.75 para exportaciones e importaciones; y para un modelo como este, el R-cuadrado debe ir desde 0,65 hasta 1, siendo nuestro R-cuadrado superior; garantizando el pronóstico del modelo, lo que quiere decir que los datos están bien relacionados. De acuerdo a la data histórica y al resultado obtenido, las navieras podrían incrementar la cantidad de TEUs. En exportación en promedio se mueven entre 6 mil y 7 mil contenedores, se pronostica que puede aumentar hasta 9 mil (15% de incremento) para el año 2020. Es decir, a pesar que el crecimiento es

bajo; de todas formas existirá una constante en el movimiento de TEUs lo que indica eficiencia en las exportaciones y para las importaciones el movimiento de TEUs va ir incrementando pero de una manera lineal; lo que quiere decir que en los próximos meses ellos van a ir haciendo más eficientes sus procesos o reduciendo el nivel de los procesos para que el movimiento de los TEUs se haga más rápido.

## **6. Recomendaciones**

- Ampliar el estudio para que se pueda abarcar el universo completo de las navieras en la ciudad de Guayaquil, para comprobar la factibilidad de la información planteada y corroborar si existe o no una relación entre los procesos administrativos, preferencias de los clientes, costos adicionales y la eficiencia o incremento en ventas de las navieras. Además, se recomienda ampliar el estudio y que no solo tome en consideración a los tres actores como: agente afianzado, aduana y naviera sino también a los importadores y exportadores, para analizar si realmente los procesos aduaneros influyen en otros actores del comercio exterior.

- También es necesario obtener más datos para realizar las proyecciones sobre la cantidad de TEUs que se podrían transportar. Debido a que la información planteada en este proyecto se ha hecho en base a datos desde 2016 hasta Agosto de 2018, existiendo varios datos faltantes. También, se propone que las navieras que aún utilizan un sistema manual para verificar lo que se transporta, llevar el conteo y peso de los contenedores dentro de los buques, comiencen a emplear el aplicativo Handheld que es un lector de código de barras. Gracias a ese aplicativo este proceso administrativo importante para importaciones y exportaciones se automatizará y se reducirá el tiempo que actualmente toma.



## 7. Referencias Bibliográficas

- Aguilar M, G. J. (Noviembre de 2017). *Eumed.net* . Recuperado el Octubre de 2018, de LA GESTIÓN PORTUARIA EN EL ECUADOR, UNA REALIDAD NACIONAL: <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/ec/2017/gestion-portuaria-ecuador.html>
- Algranati, S., Bruno, D., & Iotti, A. (2012). *Mapear actores, relaciones y territorios: Una herramienta para el análisis del escenario social*. Buenos aires: Facultad de Periodismo y Comunicación Social UNLP.
- APEC. (2016). *Customs competitiveness. Elements for Simplifying Customs Documents and Procedures Relating to Rules of Origin*. Singapur.
- Arango, C. (2017). *Planificación de terminales portuarias de contenedores*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Banco Mundial. (Noviembre de 2018). *Banco Mundial*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.EXP.DURS>
- BANCOMEXT. (2005). *Guía del exportador*. México D.F: Banco Nacional de Comercio Exterior.
- Baptista, P., Fernández, C., & Hernández, R. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F: Mcgraw-Hill Interamericana.
- Barón, F., & Téllez, F. (2006). *Regresión múltiple*. Bioestadística.
- Beato, N. (4 de Septiembre de 2015). Los incoterms. *Aduana digital*.
- Benazic, A. (2012). *Measuring Efficiency in the Croatian Customs Service: A Data Envelopment Analysis Approach*. Financial Theory and Practice.
- Bernard, M., & Vasquez, M. (2017). Técnicas del análisis estadístico multivariado: objetivo y aplicación. *Revista cubana de Psicología*.
- Blas, H., Sánchez, M., & Tujague, M. (2011). *El Análisis Descriptivo como recurso necesario en Ciencias Sociales y Humanas*. San Luis: Universidad Nacional de San Luis .

- Bustillo, R. (2008). *Comercio Exterior*. Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua: Álava.
- Caballero, I., Padín, C., & Contreras, N. (2013). *Cómo establecer relaciones económicas de comercio exterior*. Madrid: Ideaspropias Editorial.
- Calvo, S. (2017). *Avances en el proceso de integración aduanera centroamericana*. San José: Ministerio de Haciendas.
- Cámara marítima del Ecuador. (2018). *Camae*. Obtenido de <http://www.camae.org/afiliados/agencias-navieras/page/3/>
- Caraveo, J. (2016). *Comercio exterior y aduanas*. México.
- Carrasquedo, K. (2017). *Muestreo probabilístico y no probabilístico*. Gestipolis.
- Castillo, M., Fontalvo, W., & Polo, S. (2014). *Análisis multivariado para determinar los factores más relevantes de deserción estudiantil presentes en el programa de Ingeniería Industrial de una Universidad del Caribe colombiano*. Barranquilla: Universidad Autónoma del Caribe.
- CEPAL. (2015). Nuevos escenarios del transporte marítimo. *Universidad de servicios de infraestructura*, pág. 339.
- Comunidad de Comercio Exterior. (12 de Abril de 2011). *Transmisión Electrónica de la Declaración Aduanera Única DAU-e*. Recuperado el Enero de 2019, de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/transmision-electronica-de-la-4>
- Conde, T., & Juárez, H. (Agosto de 2015). La importancia de las aduanas en el proceso de integración Mercosur. *Revista de la secretaría del tribunal permanente*, págs. 251-268.
- Departamento de Cambios Internacionales. (11 de Septiembre de 2015). *Banrep*. Obtenido de [http://www.banrep.gov.co/economia/sal\\_deu\\_x/pcebracs\\_1.pdf](http://www.banrep.gov.co/economia/sal_deu_x/pcebracs_1.pdf)

- Departamento de ciencia e ingeniería náutica. (2004). *El futuro tecnológico de las terminales marítimas de vehículos: la integración de sus sistemas de formación*. Barcelona: Departamento de ciencia e ingeniería náutica.
- Díaz, A. (2016). *Logística y puertos*. Santiago de Chile: Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo .
- Dirección Nacional de Aduanas. (s/f). *Informacion al usuario*. Recuperado el Enero de 2019, de <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2470/8/innova.front/aforo.html>
- Ecuapass. (2018). *ADUANA*. Obtenido de [https://www.aduana.gob.ec/archivos/Ecuapass/faqs\\_ECUAPASS.pdf](https://www.aduana.gob.ec/archivos/Ecuapass/faqs_ECUAPASS.pdf)
- Esparza, A. (2008). *Análisis de la trascendencia del Bill of Lading en el transporte marítimo internacional*. Cataluña: Universidad Politécnica de Catalunya .
- Feenstra, R., & Taylor, A. (2011). *Comercio Internacional*. Barcelona: Reverté.
- Fierro, M., Segura, C., & Velandia, C. (2013). *Infraestructura de puertos marítimos como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Fontestad, L. (2010). *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. . Málaga.
- Funes, H. (2011). *Retos de la unión aduanera en Centroamérica*. CEPAL.
- Gallacher, M. (2002). *Productividad: Un Estudio de Caso en un Departamento de Siniestros*. Buenos Aires: Universidad del CEMA.
- Gallego, J. (2007). *La integración económica y el crecimiento, teoría y evidencia empírica en la UE*. Alcalá: INSTITUTO DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y SOCIAL.

- Gambini, M. (2018). *Análisis de Series de Tiempo*. Buenos Aires: Instituto Tecnológico de Buenos Aires .
- Gomez, I., & Peñuela, G. (7 de Marzo de 2016). Revisión de los métodos estadísticos multivariados usados en el análisis de calidad de aguas. *Mutis*.
- Gómez, J. (2015). *Ley de pareto: 80/20*. Universidad de laguna.
- González, A. (2015). *Eficiencia de la gestión aduanera como imperativo Público-Privado: Un desafío conjunto*. Asapra.
- Guia de implementación de la facilitación del comercio*. (2012). Obtenido de NACIONES UNIDAS: <http://tfig.unece.org/SP/contents/org-wco.htm>
- Guillaumin, E. (2010). *Puertos y su conectividad*. Michoacán: Gobierno de estado d e Michoacán.
- Hoffman, J. (2001). *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile* . Santiago de Chile: CEPAL.
- Hoffman, J. (2016). *Informe sobre el transporte marítimo*. Ginebra: Conferencia de las naciones unidas sobre comercio y desarrollo.
- ICEX. (2017). *Guía de trámites y documentos de exportación*. Madrid: ICEX.
- Invima. (2017). *VISTO BUENO DE IMPORTACION*. Invima.
- Jiménez, R. (2008). *Elementos básicos para la investigación clínica*. La Habana: Ciencias Médicas.
- Lafuente, C., & Marín, A. (2008). Metodologías de la investigación en las ciencias sociales: Fases, fuentes y selección de técnicas. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, págs. 5-18.
- Ley de transporte Marítimo y Fluvial. (2009). *Ley de transporte Marítimo y Fluvial*. Quito: Decreto Supremo 98.
- Ley General de Puertos. (2008). *Consejo Supremo de Gobiernos*. Quito: Consejo Supremo de Gobiernos.

- Ley Orgánica de Aduanas. (2003). *Ley Orgánica de Aduanas*. Quito: Asamblea Nacional.
- Lozano, R. (5 de Noviembre de 2017). Cuenta regresiva para agilizar los procedimientos aduaneros. *El telégrafo*.
- Luc De Wulf & Jose B. Sokol. (2009). *CUSTOMS MODERNIZATION HANDBOOK*. Washington, D.C.: THE WORLD BANK.
- Maesso, M. (Febrero de 2011). Integración económica. *ICE*.
- Manterola, C., & Otzen, T. (2017). *Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio*. Chile: Int. J. Morphol.
- Martínez, K. (14 de Diciembre de 2014). *Todo Comercio Exterior*. Recuperado el Octubre de 2018, de Historia de la implementación del ECUAPASS:  
<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/historia-de-la-implementaci-n-del-ecuapass>
- Martner, C. (Enero de 2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. *Convergencia*, págs. 319-360.
- Méndez, S., & Mosquera, N. (2016). *Biblioteca UCSG*. Recuperado el Octubre de 2018, de ESTUDIO COMPARATIVO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ECUAPASS Y SU INCIDENCIA EN EL DISTRITO ADUANERO DE GUAYAQUIL:  
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/5071/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-203.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). *Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador*. Quito: Ministerio de transporte y obras públicas.
- Moreno, A., Narváez, D., & Sancho, S. (2016). *Teorías de comercio internacional*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Moreno, E. (2013). Predicción con series de tiempo y regresión. *Panorama*.

- Municipalidad de Guayaquil. (2016). *Municipalidad de Guayaquil*. Obtenido de [http://guayaquil.gob.ec/Dragado/1\)%20PROYECTO%20APP%20DRAGADO/b\)%20CAPI%CC%81TULO%201%20PRESENTACION%CC%81N%20DEL%20PROYECTO/c\)%20anexos/Anexo%202.-%20Estudio%20de%20Demanda%20Versio%CC%81n%202.pdf](http://guayaquil.gob.ec/Dragado/1)%20PROYECTO%20APP%20DRAGADO/b)%20CAPI%CC%81TULO%201%20PRESENTACION%CC%81N%20DEL%20PROYECTO/c)%20anexos/Anexo%202.-%20Estudio%20de%20Demanda%20Versio%CC%81n%202.pdf)
- Navarro, J., & Zamora, I. (13 de Agosto de 2014). Eficiencia de la administración pública aduanera a través del modelo DEA. *Confines de las relaciones internacionales y ciencia política*.
- Nieto, J. (2005). *La Unión Europea. Una nueva etapa en la integración de Europa*. Madrid: Pirámide.
- Organizacion Mundial Del Comercio. (2018). Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/coher\\_s/wto\\_wco\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/coher_s/wto_wco_s.htm)
- Organización no gubernamental para la cooperación solidaria. (2012). *Qué es el comercio internacional*. Burgos: Amycos.
- Peñafiel, M. (28 de Diciembre de 2014). *Comercio exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/unipass-1>
- Pérez, G., & Wilmsmeier, G. (2014). América Latina y el Caribe: evolución del sistema portuario, 1997-2013. *FAL*.
- Pértegas, S., & Pita, S. (2002). *Investigación cuantitativa y cualitativa*. Coruña: Complejo Hospitalario-Universitario Juan Canalejo.
- ProChile. (Febrero de 2015). *ProChile*. Obtenido de [https://www.prochile.gob.cl/wp-content/uploads/2015/02/Panama\\_Como\\_Hacer\\_Negocios\\_2016.pdf](https://www.prochile.gob.cl/wp-content/uploads/2015/02/Panama_Como_Hacer_Negocios_2016.pdf)
- Prom Peru. (2015). *Perfil logístico para el mercado de Chile*. Lima: Prom Peru.
- Ramirez, N. (2014). *Manifiesto de carga*. SUNAT.

- Reglamento a la Actividad Marítima. (2015). *Reglamento a la actividad marítima*. Quito: Asamblea Nacional.
- Rodríguez, C. (2012). *Comercio internacional*. México: Red Tercer Milenio.
- Rojo, P. (2013). *Los 3 pilares del mapeo de datos en visualizaciones*. Datablog. Obtenido de <https://dataiq.com.ar/blog/los-3-pilares-del-mapeo-de-datos-en-visualizaciones/>
- Sánchez, R., & Doer, O. (2012). *La economía mundial y el comercio marítimo de contenedores en América Latina, desafíos para los puertos en la región*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Sancho, J. (2012). *Análisis multivariante*. Sociedad Catalana de Cirugía.
- Santos, D. (2013). *Impacto de las políticas crediticias en las agencias navieras*. Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Senae. (2015). *Informe de gestión*. Guayaquil: Senae.
- SENAE. (s.f ). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Recuperado el Octubre de 2018, de Historia: [https://www.aduana.gob.ec/historia/?TSPD\\_101\\_R0=8ea48b0944071a4338199e0fd72aea33bcH0000000000000000ae58c4b5ffff0000000000000000000000000000000005bd0cd7a0031c09142](https://www.aduana.gob.ec/historia/?TSPD_101_R0=8ea48b0944071a4338199e0fd72aea33bcH0000000000000000ae58c4b5ffff0000000000000000000000000000000005bd0cd7a0031c09142)
- Shujie, Z. y. (2009). The Implication of Customs Modernization on Export Competitiveness in China. *Impact of Trade Facilitation on Export Competitiveness: a Regional Perspective*, págs. 121-131.
- Tapella, E. (2007). *EL MAPEO DE ACTORES CLAVES*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Toledo, S. (2018). *Serie de tiempo*. México: Universidad Autónoma del estado de México.
- Universidad de vigo. (2015). *GESTIÓN DE LA CALIDAD, LA SEGURIDAD Y EL MEDIO AMBIENTE*. Pontevedra: Universidad de Vigo.

Uquillas, G. (s.f). *Cámara de Comercio de Guayaquil*. Recuperado el Octubre de 2018, de La Aduana y su Misión: <http://www.lacamara.org/website/blog-post/la-aduana-y-su-mision/>

Urrutia, P. (2011). *La integración económica centroamericana y sus principales componentes*. Guatemala: Asociación de investigación y estudios sociales.

Vermorel, J. (2012). *Series de tiempo*. Estados Unidos: Lokad.

Zamora, A. (2016). *La eficiencia de las aduanas de la región apec: Un análisis a través del modelo dea Malmquist*. Michoacán: de Investigaciones Económicas y Empresariales.

## 8. Anexo

### 8.1. Respuestas de las entrevistas realizadas

- Hamburd-Sud/; Ing. Lina Briones

**¿Cuáles son los procesos administrativos aduaneros ligados a la desaduanización de las mercancías?**

Bill of lading (B/L)
Factura de origen
Manifiesto
Carta de autorización de Salida (CAS)
Visto bueno
Actualización de CAS

**¿Qué tiempo toma cada proceso?**



Bill of lading (B/L)	24h
Factura de origen	24h
Manifiesto	1h
Carta de autorización de Salida (CAS)	8h
Visto bueno	24h
Actualización de CAS	24h

**¿Existe alguna relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operatividad de la naviera?**

Si, la aduana es quien tiene mayor responsabilidad en cuanto a los tiempos pero también sus procesos se demoran más ya que tienen más procesos en cuanto al tipo de la carga y los aforos que es lo que comúnmente trae más atrasos. De no haber estos atrasos y si la naviera hace su conocimiento de embarque a tiempo y envía sus manifiestos de la nave y tiene todos los documentos listos no habrá inconvenientes por lo que puedo decir que si existe una relación en cuanto a que la eficiencia operativa de la naviera tiene mucho que ver con que los procesos aduaneros también sea realizados de forma ágil y eficiente.

- Grupo Transoceánica: Ing. Edgar Andrade

**¿Cuáles son los procesos administrativos aduaneros ligados a la desaduanización de las mercancías?**

(a) Bill of lading (B/L), (b) Factura de origen Manifiesto, (c) Carta de autorización de Salida (CAS), (d) Visto bueno, (e) Declaración Aduanera Única (DAU), (f) Aforo, (g) CAS autorizada por la Aduana.

**¿Qué tiempo toma cada proceso?**

Proceso administrativo	Tiempo	Toma
Bill of lading (B/L)	24h	72h
Factura de origen	24h	48h
Manifiesto	1h	8 h a 24h

Carta de autorización de Salida (CAS)	8h	24h
Visto bueno	24h	72h
Declaración Aduanera Única (DAU)	4h	8h a 12h
Aforo	24 h	72h
CAS autorizada por la Aduana	24h	48h

**¿Existe alguna relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de la naviera?**

En base a mi experiencia porque he trabajado en todas las áreas si tendría que darle una calificación a la aduana de hace 15 años con la aduana actual, podría decir que estábamos en 1 ahora estamos en 7, se ha mejorado y tiene que seguir mejorando pero en todas partes existe el favoritismo, eso hace que se entorpezcan los procesos y existan demoras que suele afectar siempre al importador más pequeño.

Recomendación: El uso del software HandHeld (investigar acerca del mismo) para poder escanear desde dentro del buque.

Dentro de un buque suelen haber de 4 a 5 bodegas y lo más común es que exista un solo chequeador por bodega, el mismo maneja 200 contenedores que suelen caber por bodega. El conteo de los contenedores con su peso se hace en muchos buques manualmente. Recomienda el Ing. Andrade la implementación del software HandHeld que permitirá escanear fácilmente el contenedor con su peso agilizando el proceso de conteo para migrar la información mucho más rápido hasta el muelle de destino, puesto que suelen haber demoras dentro de la desaduanización porque en algunos casos el buque arribado al puerto de llegada y todavía no se ha verificado toda la información.

- Greenandes Ecuador S.A: Ing. Luis Fernando Trujillo

**¿Cuáles son los procesos administrativos aduaneros ligados a la desaduanización de las mercancías?**

Podemos identificar como procesos ligados con la desaduanización de la mercancía a los siguientes:

(a) Factura de origen, (b) B/L, (c) Manifiesto, (d) CAS, (e) B/L (Visto bueno, atraco), (f) DAU, (g) Aforo.

**¿Qué tiempo toma cada proceso?**

Esto depende de la agilidad con la que trabajen los encargados, en este caso, naviera, agente de aduana y aduana. Por lo general toman de 24 a 72 horas.

**¿Existe alguna relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de la naviera?**

Puede ser, si todos los documentos están en orden y los procesos se dan de forma ágil y en el menor tiempo posible esto resulta como un beneficio para la operatividad de la naviera.

- Agencia Marítima Global Marglobal S.A: Lcda. Ana Baquerizo

**¿Cuáles son los procesos administrativos aduaneros ligados a la desaduanización de las mercancías?**

Bill of lading (B/L)	24h
Factura de origen	24h
Manifiesto	1h
Carta de autorización de Salida (CAS)	8h
Visto bueno	24h
Actualización de CAS	24h

### **¿Qué tiempo toma cada proceso?**

Los procesos toman entre 24h a 72 h

### **¿Existe alguna relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de la naviera?**

Si, en caso de que la aduana se demore en los procesos y el importador no pueda sacar su carga el mismo deberá pagar DEMORAJE por cada contenedor, estos valores dependerán del tipo de contenedor al mismo que se le suman los valores por costo financiero y actualización de carta para que pueda el importador hacer la entrega de los contenedores al patio. Estos valores son pagados directamente a la línea de embarque los cuales no se ven afectados ya que ellos seguirán generando ingresos por los pagos de demoraje y esos valores pueden llegar a ser valores muy altos de miles de dólares. Para las navieras su negocio es mover esos contenedores tanto para importaciones como exportaciones y así generar más ingresos.

- Andinave S.A

### **¿Cuáles son los procesos administrativos aduaneros ligados a la desaduanización de las mercancías?**

Presentar la información electrónica en 48 h a la SENA E donde está el contenido del conocimiento de embarque.

Coordinar con el importado haciéndoles llegar el MRN (Manifest Reference Number) que es el número de manifiesto de carga que facilita el seguimiento general de las mercancías en el sistema informático ECUAPSS. Este es un documento físico o electrónico que contiene información al respecto del medio de transporte, número de bultos, pesos, e identificación genérica de la mercancía que comprende la carga, que debe presentar a la aduana todo transportista internacional a la entrada o salida de un país. El mismo que también sirve para identificar en la transmisión electrónica en que casillero se encuentra ubicado su BL, es decir, que el sistema funciona en validación con lo que ingrese la agencia naviera versus lo que el importador a través de su agente de aduana va a realizar su declaración.

Como agencia ante la CENAE debe haber una autorización de que esa información sea aceptada y de ahí arranquen las sanciones, incumplimientos de plazos. El mismo que son tomados desde que el barco llega a muelle a un terminal y atraca, esa fecha y hora va a servir las 48h calendarios para la transmisión de datos, en caso de haber un retraso el sistema automáticamente le envía un correo al agente de que tiene una multa.

**¿Qué tiempo toma cada proceso?**

Conocimiento de embarque en 48 h a la SENAE

**¿Existe alguna relación entre los procesos administrativos aduaneros y la eficiencia operativa de la naviera?**

Claro que si existe relación, puesto que si la aduana atrasa sus procesos también atrasa los procesos por parte de la agencia naviera. Así mismo si la naviera de atrasa en sus procesos de transmisión de la información el consignatario no va a poder ver su información y no podrá sacar su mercadería pronto y el costo de almacenaje se eleva.

Se realizó entrevista a un Agente aduanero: Ing. Otto Lanata de la empresa Sercomexlan

**De acuerdo a lo investigado, hemos identificado los siguientes procesos y tiempos.**

<b>Proceso Administrativo</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Toma</b>
Bill of Lading (B/L)	24h	72h
Factura de origen	24h	48h
Manifiesto	1h	8 h a 24h
Carta de autorización de Salida (CAS)	8h	24h
Visto bueno	24h	72h
Declaración Aduanera Única (DAU)	4h	8h a 12h
Aforo	24 h	72h
CAS autorizada por la Aduana	24h	48h

**¿Podría usted corroborar si estos son todos los procesos administrativos aduaneros que se llevan a cabo para la desaduanización de las mercancías?**

Si, efectivamente estos son todos los procesos necesarios para desaduanar un contenedor. El tiempo es relativo dependiendo de la naviera y el agente de aduana.

**¿Cree usted que todos los procesos administrativos aduaneros que se realizan para la desaduanización de las mercancías afectan a la eficiencia operativa de las navieras?**

No, las navieras se encargan de la logística del transporte del contenedor, ni siquiera multimodal sino fluvial. Las navieras están entrando a otros negocios como lo es el transporte, ofrecer seguros a los contenedores, quieren meterse a las consolidadoras y quién sabe si hasta más adelante ser agentes de aduana, quieren globalizar esos servicios. En realidad en referencia a los procesos aduaneros, no son la parte más importante.

La naviera, el agente de aduana, la aduana y el transportista son eslabones en una cadena logística, entonces obviamente, si uno de los eslabones falla va a ver obstrucción en el proceso, todos tienen que ver.

El primer eslabón en la cadena es la naviera, ellos tienen la información desde origen que le llaman “Manifiesto”, este documento deben manifestarlo a la aduana, con el detalle de la carga que viene en todo el buque; esta información tiene que ser exacta porque de haber un error o un contenedor no manifestado enseguida cae como mercadería no manifestada y esto es penado por la aduana, es raro que se de este tipo de errores, porque todo se hace previamente y ahora con el sistema ECUAPASS, el mismo que trajo muchos beneficios, entre esos el despacho anticipado, que permite que las navieras puedan transmitir un B/L anticipado (2 o 3 días antes), esto se logra cuando el importador solicita a la naviera que quiere ese manifiesto anticipado. Mientras el importador cumpla con todo esto, no van a tener ningún problema.

La aduana, al momento que llega el contenedor, debe realizar la recepción de la Carta por medio del almacén temporal que está dentro del puerto y tienen sus grúas, estos contenedores que son recibidos y bajados del buque deben de ser pesados (peso recibido que consta en el manifiesto), una vez que hay la validación de estos datos quiere decir que el contenedor ya fue ingresado al almacén temporal a espera que

culmine su trámite de aduana para que pueda ser nacionalizado. Hasta ahora, la naviera emite luego una Carta de Autorización de Salida (CAS), pero esto ya es en negociación con el importador por medio de su agente de aduana que es el que tramita, pero esta CAS depende del tipo de negociación que haya llegado la naviera con el importador. Es cierto que existen beneficios para ciertos importadores tanto en las navieras como en la Aduana.

Al momento de que se tiene toda la información ya registrada el agente de aduana con autorización de su importador, puede realizar la declaración pero siempre y cuando la información de la aduana ya esté totalmente registrada y aceptada, que es la información que se ha transmitido a la aduana. Suelen haber problemas cuando no se registra el peso recibido, y esto hace que demore la transmisión de la información, por eso es importante registrada el peso correcto.

**¿Desde su enfoque quien puede tener mayores problemas o de quien depende algún retraso del proceso?**

La labor de la naviera es un poco más fácil porque hacen lo mismo siempre. La aduana se encarga de la parte complicada, tiene que ver el tipo de carga que llega en caso de que se aforo físico, observancias en este trámite puede traer demoras, hay mercaderías que no son declaradas por falta de algún documento, todo esto es responsabilidad del importador y su agente de aduana.

Yo pienso que la aduana es quien más podría presentar problemas pero porque tiene más campo por revisar.

El negocio de la naviera no es mantener su contenedor almacenado, necesita rotarlo, sacar la mercadería para poder reutilizar ese contenedor, aunque para serte sincero parecería que el negocio de las navieras ahora fuera el demoraje, porque de alguna forma les conviene cobrar al importador el demoraje total, que a veces tiene un costo de miles de dólares que les representa más que en 30 días rotar un contenedor.

**¿Qué nos puede aportar acerca del tiempo que le toma al importador desaduanizar una mercadería?**

La aduana lleva estadística de los tiempos que se han tomado los contenedores, antes teníamos promedios de 20 a 21 días, bajaron a 15, después a 11, ahora la aduana tiene un promedio de estadía de contenedores en aduana de 6 a 7 días, y la intención de cada administración es ir bajando y mejorando esa parte.





## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Osorio Mejía, Ana Daniela** con C.C: 13109869845 y **Pacurucu Regalado, Viviana Carolina** con C.C: 0931261812, autoras del trabajo de titulación: **Estudio de la relación entre los procesos administrativos aduaneros y su impacto en la eficiencia operativa de las navieras de la ciudad de Guayaquil**, previo a la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaramos tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizamos a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **18 de marzo de 2019**

f. \_\_\_\_\_

Osorio Mejía, Ana Daniela

C.C: **1310869845**

f. \_\_\_\_\_

Pacurucu Regalado, Viviana Carolina

C.C: **0931261812**



## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

<b>TEMA Y SUBTEMA:</b>	<b>Estudio de la relación entre los procesos administrativos aduaneros y su impacto en la eficiencia operativa de las navieras de la ciudad de Guayaquil.</b>		
<b>AUTOR(ES)</b>	Ana Daniela Osorio Mejía Viviana Carolina Pacurucu Regalado		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES)</b>	Ing. Wendy Vanessa Arias Arana, Mgs.		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>FACULTAD:</b>	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
<b>CARRERA:</b>	Gestión Empresarial Internacional		
<b>TÍTULO OBTENIDO:</b>	Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	18 de marzo de 2019	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	67
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Logística internacional, Procesos Aduaneros, Comercio Internacional		
<b>PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:</b>	<i>Aduana, eficiencia operativa, naviera, procesos, proyección, TEUs</i>		
<b>RESUMEN/ABSTRACT:</b>	<p>Este proyecto de investigación tiene por objetivo analizar los procesos administrativos aduaneros y su relación con la eficiencia operativa en las navieras de Guayaquil. Se cumple con este objetivo a pesar que no fue posible entrevistar la cantidad de empresas navieras que inicialmente se planteó, es decir 22 navieras, debido a la falta de predisposición de los funcionarios de las mismas. Se emplearon dos métodos de análisis tales como las entrevistas y las series de tiempo con proyección para conocer el tiempo que toman los procesos administrativos y la cantidad de TEUs transportados. De los resultados obtenidos se pudo concluir que las navieras tienen una percepción positiva acerca de la eficiencia operativa; sin embargo, existen otros actores que también deben ser considerados para futuras investigaciones. Cabe mencionar, que a pesar de la percepción de ciertos entrevistados; gracias al análisis de series de tiempo se pudo corroborar que la cantidad de TEUs que son transportados tiene una proyección lineal que va en aumento.</p>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	<b>Teléfono:</b> +593 0987849298 0969075850	<b>E-mail:</b> dani_osorio30@hotmail.com vivianapacurucu92@gmail.com	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::</b>	<b>Nombre:</b> Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth Mgs. <b>Teléfono:</b> +593-4-3804601 Ext. 1637 <b>E-mail:</b> cynthia.roman@cu.ucsg.edu.ec		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
<b>Nº. DE REGISTRO (en base a datos):</b>			
<b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>			
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>			