



**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI
ULEAM**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACION INTERNACIONAL, CEPIRCI
MAESTRIA EN ADMINISTRACIÓN PORTUARIA**

TESIS DE GRADO

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE:
MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN PORTUARIA**

TEMA:

**“GESTION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS
TRANSACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ENTRE APPB Y LAS
EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA
ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS
OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE
PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012”.**

AUTORA

ING. COM. ELSY BEATRIZ VALAREZO TOBAR

DIRECTOR

ING. KLEBER CORONEL PINEDA, Mg. A.P.

MANTA – MANABÍ - ECUADOR

AÑO 2014

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI
ULEAM**

CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN, RELACIONES
Y COOPERACION INTERNACIONAL, CEPIRCI

MAESTRIA EN ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

Los Honorables Miembros del Tribunal Examinador aprueban el Informe de Investigación, sobre el tema: “GESTION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS TRANSACCIONES DE COMERCIO, EXTERIOR ENTRE APPB Y LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012”, del maestrante, Elsy Beatriz Valarezo Tobar, alumno del Programa de Maestría en Administración Portuaria.

PRESIDENTA DEL TRIBUNAL

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

CERTIFICADO DE APROBACION DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor de la Tesis de Grado cuyo título es “**GESTION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS TRANSACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ENTRE APPB Y LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012**”, certifico: que he procedido a la revisión del documento en referencia, habiendo ejercido las funciones asignadas a mi persona con la asesoría desde el anteproyecto hasta la culminación de la investigación, estando de conformidad con el trabajo, por lo cual autorizo a la **ING. ELSY VALAREZO TOBAR**, la presentación final por escrito de la tesis, para ser sometido a la evaluación del jurado examinador que la comisión de post grado designe.

ING. KLEBER CORONEL PINEDA, Mg. A.P.

TUTOR

Declaración de Autoría

Los criterios, resultados y conclusiones expuestos en el presente trabajo de investigación, son de absoluta responsabilidad de la autora, sustentada en los autores reconocidos en las citas bibliográficas y web- graficas mencionadas en la misma.

Ing. Com. Elsy Beatriz Valarezo Tobar

AGRADECIMIENTO

- ❖ Esta Tesis es producto de un gran esfuerzo personal, que no habría sido posible sin la motivación y el apoyo incondicional durante el desarrollo del presente trabajo, especialmente de toda mi familia, por lo que expreso mis agradecimientos a todos y cada uno de ellos y en especial a mi Señora Madre, Beatriz Tobar de Valarezo y a mi Señor Padre, Raymundo Valarezo Pérez.

- ❖ A todas las personas que de una u otra manera, colaboraron en la realización del presente trabajo. De manera especial a los Funcionarios del Puerto por el apoyo recibido.

- ❖ A los Catedráticos seleccionados para el desarrollo de los diferentes módulos de la Maestría, quienes impartieron sus conocimientos con profesionalismo, y de manera incondicional.

- ❖ A mi Director de Tesis, por su constante orientación y animación para la conclusión del tema de investigación.

Elsy

DEDICATORIA

- ❖ A Dios nuestro Señor, mi Salvador y redentor, mi corazón esta rendido a ti, mi vida te pertenece, que con tu amor celestial, me ayudas a crecer, me proteges cada día, me sostienes, y fortaleces mi espíritu para perseverar y culminar con éxito la tesis propuesta.

- ❖ A mi familia, fuente de amor, por su comprensión y demostraciones de confianza, durante el desarrollo del presente trabajo.

Elsy

ÍNDICE

CONTENIDO

RESUMEN	XII
INTRODUCCIÓN	XIV
CAPITULO I	
1. EL PROBLEMA	1
1.1 Planteamiento del Problema	1
1.1.1 Contexto Macro	2
1.1.2 Contexto Meso	5
1.1.3 Contexto Micro	7
1.2 Análisis Crítico	12
1.3 Prognosis	13
1.4 Formulación del Problema	13
1.5 Preguntas Directrices	14
1.6 Delimitación del Problema	15
1.7 Justificación	15
1.8 Objetivos	17
1.8.1 Objetivo General	17
1.8.2 Objetivos Específicos	17
CAPITULO II	
2. MARCO TEORICO	18
2.1 Antecedentes de Estudio Sobre el Tema	18
2.2 Fundamento Filosófico	19
2.3 Categorías Fundamentales	19
2.3.1 Variable Independiente	19
2.3.1.1 Conceptos Básicos	19
2.3.1.2 Gestión Documental	21
2.3.1.3 Sistemas de Gestión	22
2.3.1.4 Sistemas Electrónicos y de Gestión Operativo	23
2.3.1.5 Sistema Informático Integral Portuario	25
2.3.1.6 Procesos Administrativos y Operativos	26
2.3.1.7 Documentos y Plazos de Presentación	27
2.3.1.8 Régimen Sancionador	32
2.3.1.9 Esquema del Proceso Documental	32
2.3.2 Comunidad Portuaria	38
2.3.2.1 Actores Privados	39
2.3.2.2 Agentes Públicos	42
2.3.2.3 Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	44
2.3.3 Variable Dependiente	48
2.3.3.1 Operaciones Portuarias	48
2.3.3.2 Servicios Portuarios	50
2.3.3.3 Facturación de Servicios	52
2.4 Fundamento Legal	53
2.5 Hipótesis	54

CAPITULO III

3.	METODOLOGIA	
3.1	Tipo de Investigación	55
3.2	Universo y Muestra.	55
3.2.1	Población	55
3.2.2	Muestra	56
3.3	Técnicas e Instrumentos de Investigación	56
3.3.1	Técnicas	56
3.3.2	Instrumentos	57
3.4	Operacionalización de los Objetivos	57
3.5	Recolección y Tabulación de Información	58
3.6	Aspectos Éticos Legales	58

CAPITULO IV

4.	DESCRIPCION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS	
4.1	Diagnóstico de la Situación Actual de la Gestión Documental	59
4.1.1	Análisis del SIIP	63
4.2	Flujo de los Documentos y Operaciones	67
4.2.1	Procedimientos	68
4.2.2	Análisis e Interpretación de Guía de Observación	70
4.3	Establecer Concordancia de Documentos con la Normativa	79
4.4	Determinar Causas de Falta de Integración y Conectividad de Sistemas	83
4.5	Comprobación de Hipótesis	85

CAPITULO V

5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
5.1	Conclusiones	88
5.2	Recomendaciones	90
5.3	Diagnostico General	92

CAPITULO VI

6.	ESTRUCTURA DE LA PROPUESTA	
6.1	Datos Generales de la Propuesta	93
6.2	Justificación de la Propuesta	93
6.3	Objetivo General de la Propuesta	94
6.4	Problemas a Resolver	95
6.5	Ventanilla Única Portuaria	95
6.6	Desarrollo de la Propuesta	97
6.6.1	Antecedentes	97
6.6.2	Justificación	98
6.6.3	Fundamentación de la Propuesta	99
6.6.4	Objetivo General	100
6.6.5	Importancia	101
6.6.6	Ubicación Sectorial	102
6.6.7	Factibilidad	102
6.6.8	Descripción del Servicio a Contratar	102
6.6.9	Componentes del Estudio	105
6.6.10	Perfil de Empresa y Personal Requerido	109
6.6.11	Equipo Mínimo Requerido	110

6.6.12	Descripción de Beneficiarios	110
6.6.13	Plan de Acción	110
6.7	Administración de Ejecución del Estudio.	112
6.8	Financiamiento	112
6.9	Presupuesto Referencial.	112
6.10	Plazo de Ejecución y Presentación de Informes.	113
6.11	Evaluación General.	113
BIBLIOGRAFIA		115
ANEXOS		117

INDICE DE CUADROS

✓ Cuadro # 01: Trafico de Naves y Mercaderías SPN	09
✓ Cuadro # 02: Esquema del Proceso documental	34
✓ Cuadro # 03: Agentes en APPB	38
✓ Cuadro # 04: Misión y Visión en APPB	45
✓ Cuadro # 05: Sitios de Atraque	46
✓ Cuadro # 06: Bodegas y patios de respaldo al muelle de espigón	47
✓ Cuadro # 07: Bodegas y patios de respaldo al muelle marginal	47
✓ Cuadro # 08: Bodegas y patios respaldo al muelle de contenedores No.5	47
✓ Cuadro # 09: Movilización de Mercadería de Exportación e Importación	48
✓ Cuadro # 10: Operacionalización de los Objetivos	57
✓ Cuadro # 11: Percepción sobre la situación actual de la gestión documental	59
✓ Cuadro # 12: Criterios sobre el SIIP	61
✓ Cuadro # 13: Criterios sobre procedimientos y flujo de documentos	68
✓ Cuadro # 14: Criterios sobre cumplimiento de requisitos según normativa	79
✓ Cuadro # 15: Criterios sobre cumplimiento de requisitos según normativa	81
✓ Cuadro # 16: Criterio sobre interoperabilidad de sistemas	83

INDICE DE GRAFICOS

✓ Grafico # 01: Cadena Logística Flujos Principales	XV
✓ Grafico # 02: Flujo de Información y productos	XVI
✓ Grafico # 03: Percepción del Servicio	02
✓ Grafico # 04: Importación y Exportación del Mundo	08
✓ Grafico # 05: Sistema de Gestión de Terminal de Contenedores	25
✓ Grafico # 06: Proceso Gobernante APPB.	26
✓ Grafico # 07: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	44
✓ Grafico # 08: Zona de Influencia	45
✓ Grafico # 09: Operaciones Portuarias	49
✓ Grafico # 10: Servicios al Buque y Embarcaciones	51
✓ Gráficos # 11: Servicios a la Carga	51
✓ Gráficos # 12: Percepción de la gestión documental	60
✓ Gráficos # 13: Criterios sobre el SIIP	62
✓ Gráficos # 14: Criterios sobre procedimientos y flujo de documentos	69
✓ Gráficos # 15: Criterios cumplimiento de requisitos según normativa	80
✓ Gráfico # 16 : Criterios cumplimiento de requisitos según normativa	82
✓ Gráficos # 17: Criterio sobre interoperabilidad de sistemas	84

INDICE DE ANEXOS

Anexo A1.	Agencias Navieras, Operadoras Portuarias de Buques y Operadoras Portuarias de servicio Complementarios.	117
Anexo A2.	Operadoras Portuarias de Carga	118
Anexo B1.	Guía de encuesta dirigidas a Agentes Portuarios	119
Anexo B2.	Guía de encuesta dirigida a Funcionarios de APPB.	120
Anexo C.	Documentos Físicos que entregan los Agentes y Operadores a las Autoridades del Puerto.	122
Anexo D.	Ventanilla Única Portuaria	123
Anexo E.	Manifiesto de Carga	124
Anexo F.	Bill Of Lading	125

STION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS TRANSACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ENTRE APPB Y LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012”.

RESUMEN

En Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, ubicada en la Provincia de El Oro – Ecuador, se presta servicios a la carga y a los buques que arriban al Puerto, desarrollando para el efecto múltiples actividades y gestiones de documentación entre el Puerto y los diferentes agentes y organismos que interactúan en el proceso de importación y exportación de las mercancías. El volumen de las importaciones y el constante movimiento de las exportaciones, sobre todo la tendencia del movimiento de la carga en contenedores, influye directamente en el flujo de las operaciones y consecuentemente en el flujo de documentos que intervienen para realizar las mismas, observando que existe una deficiente gestión documental durante éste proceso que repercute negativamente en las operaciones portuarias.

El objetivo principal de la investigación es determinar la incidencia de la gestión de la documentación que se realiza entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y las empresas que intervienen directamente en las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las mercancías.

En el presente trabajo se hace constar los principales documentos que intervienen en función de los requisitos documentales para la planificación de operaciones de recepción, estadía y salida de buques y para las operaciones de importación y exportación de mercancías según el tipo de carga; los servicios que se prestan; los agentes que intervienen en el proceso y la normativa general aplicable. Factores que se conjugan para determinar la efectividad y eficacia en la gestión documental para la prestación de los servicios.

Para llevar a cabo éste trabajo, se realiza una observación del proceso físico y documental de las operaciones que intervienen en el proceso de importación y exportación de mercancías, así como también hacer consultas a Funcionarios que laboran en el Puerto y a los Agentes Portuarios que intervienen directamente en éste proceso.

Dentro de los resultados, se destaca la repercusión que tiene sobre las operaciones en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, la gestión de la documentación como factor crítico en el proceso de exportación e importación de las mercancías; y, la propuesta de desarrollar e implementar un sistema informático integral portuario, que facilite el intercambio de información y documentos durante el proceso de importación y exportación de las mercancías.

“DOCUMENT MANAGEMENT THAT IS RELEVANT IN FOREIGN TRADE TRANSACTIONS BETWEEN PORT AUTHORITY OF PUERTO BOLIVAR AND THE COMPANIES IN THE PORT COMMUNITY AND THE REST OF PUBLIC ADMINISTRATION AND ITS REPERCUSSION IN PORT OPERATIONS IN PORT AUTHORITY OF PUERTO BOLIVAR BETWEEN THE YEARS 2010 TO 2012”.

SYNTHESIS

In Port Authority of Puerto Bolívar, which is located in the province of El Oro-Ecuador, cargo services are provided to the vessels arriving at the port, thus carrying out multiple activities and documentation management between the Port and the various agents and organisms that interact in the process of importing and exporting of goods. The volume of imports and exports is in constant movement, the tendency of the movement of cargo in containers directly influences the flow of operations and consequently the flow of documents involved to perform the operations, noting that there is an inefficient document management during this process that negatively impacts on port operations.

The main objective of the research is to determine the incidence of document management that is getting done between Port Authority of Puerto Bolivar and the companies that directly intervene in port operations during the process of import and export of goods.

This work has taken into consideration the main documents that intervene according to the requirements of documents in programmed reception operations, stay and departure of ships and for the operations of import and export of merchandise according to the type of load; the services provided; agents involved in the process and the applicable general rules. All these factors are combined to determine the effectiveness and efficiency in document management for the provision of services.

To perform this work, there is an observation of the physical process and of the documentation of operations that intervene in the process of import and export of merchandise, as well as querying Officials working in the Port and Port Agents directly involved in this process.

The repercussion of document management as a critical factor in the process of import and export of merchandise stands out among the results; and the proposal to develop and implement a complete and integral automatic system that facilitates the exchange of information and documents during the process of import and export of goods.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de los siglos, el transporte de mercancías a través de los mares ha ido evolucionando de acuerdo sobre todo con las necesidades del comercio, con la capacidad técnica para construir barcos más ágiles, más eficientes y con mayor capacidad de carga y con los progresos tecnológicos en el campo de las comunicaciones y de la navegación en general.

La existencia y la evolución de los puertos han tenido lugar en forma paralela. “ En función de éstos aspectos señalados y a medida que la globalización económica, integra cada vez más los mercados a escala mundial, lo que ha dado lugar al crecimiento del comercio exterior, la actividad portuaria, los servicios logísticos y portuarios que prestan los Puertos, también han cambiado tanto en su estructura como en el tipo y las tecnologías usadas. Cambios que se han ajustado a las necesidades de los sistemas de transporte, de la cadena logística – portuaria y sobre todo de las necesidades de los clientes y usuarios de los Puertos.”¹

El rol principal de un Puerto, es ser el interfaz entre el medio marítimo y el terrestre, sin embargo de ello la tendencia de desarrollo del comercio internacional apunta a ser integrador en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución de la mercancía, convirtiéndose en puntos estratégicos dentro del actual sistema de transporte y comercio internacional, lo que los obliga a estar en una evolución permanente, ya que día a día los Puertos, deben enfrentar a una serie de desafíos para poner a disposición servicios de calidad para mantenerse competitivos y atraer nuevos clientes.

Actualmente los Puertos, no solamente representan la infraestructura, las maquinarias y equipos para manipulación de la carga, el hardware que se utilice, sino que en él se conjugan una serie de aspectos que influyen en la calidad de la prestación del servicio, como el Software, las tarifas diferenciadas que se apliquen a los clientes, la adopción de sistemas de gestión de procesos e implementación de las

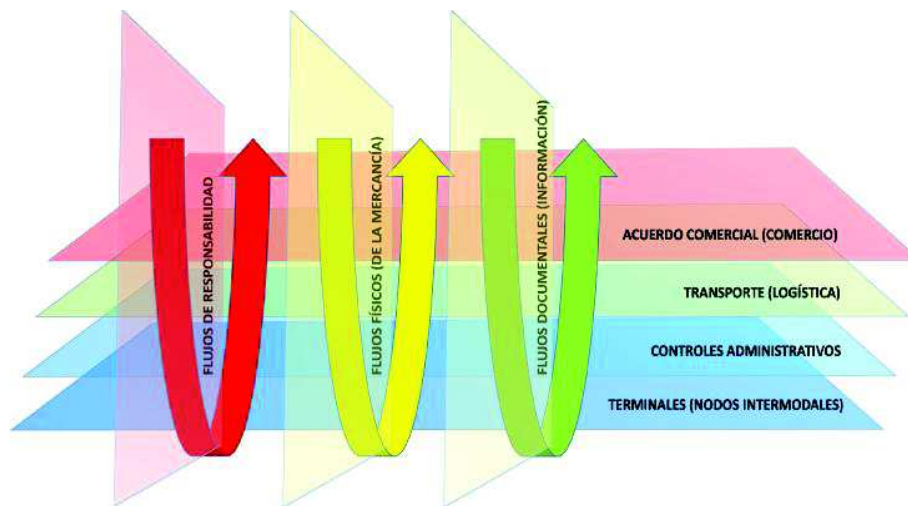
¹ Estrada LLaquet, José (2007). Mejora de la Competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral. Tesis Doctoral disponible: http://oa.upm.es/535/1/Jose_Luis_Estrada_LLaquet.pdf.

tecnologías de la información que contribuyen a dar agilidad a sus procesos operativos, entre otros. Factores que conjugado con la ubicación geográfica, la seguridad y custodia de las mercancías, los costes y el tiempo que se emplea para la movilización de la carga por el Puerto, son los que determinan la competitividad, principalmente en los Puertos Comerciales, en los que se moviliza una gran cantidad de carga general.

La manipulación de las mercancías, depende mucho del flujo administrativo – documental, en el que las tecnologías de la información contribuyen para el ágil intercambio electrónico de datos, así como en la reducción de los costes administrativos durante el paso de las cargas por el Puerto.

Los puertos como parte de la “Cadena Logística” del Comercio Mundial, ofrecen “servicios”, de modo que su “producto” se podría llamar “Servucto”. De lo anterior, los servicios portuarios deben verse como integrados dentro de la cadena logística mundial. Además, en dicha cadena logística, que sirve a su vez al Comercio Mundial, se integran tres flujos principales:

Grafico # 01: Cadena Logística Flujos Principales



Fuente: R. Sapiña y E. Valarezo, 2013.

El flujo de la responsabilidad, el flujo físico de la mercancía y el Flujo documental e información, van siempre ligados, en todo momento del proceso del Comercio Mundial, pero no siempre cambian de “agente” en el mismo instante. Por ejemplo se

pueden producir cambios en el “tenedor” físico de la mercancía sin haber cambios en la información o en la responsabilidad.

Por otro lado, en las instalaciones portuarias, actúan múltiples agentes, organizaciones y empresas privadas y públicas que intervienen en diferentes formas en las actividades que se desarrollan en las mismas, los cuales están interrelacionados y que son determinantes para medir la calidad en la prestación del servicio portuario y que constituyen lo que se denomina “Comunidad Portuaria”.

En los puertos, por su complejidad tanto en agentes como en ser nodos “internacionales”, confluyen agentes que se sujetan a distintos marcos jurídicos, lo que es de extrema importancia, en el tema de la interrelación entre ellos.

Grafico # 02: Flujo de Información y productos



Fuente: Fundación Valenciaport.

La lógica evolución que ha permitido llegar a la situación antes explicada ha sido más bien dominada por las fuerzas reactivas del conjunto de los agentes que intervienen y por separado entre ellos, que por una estrategia o visión sistémica y de conjunto que hubiese permitido coordinar los cambios de todos para una mayor eficiencia.

Como resultado y pese a los esfuerzos de organismos y asociaciones internacionales, se ha generado una situación muy desigual por países y sectores de la industria, agravado por la inevitable relación internacional, en el que multitud de agentes

diversos y de diversos países, han desarrollado herramientas de gestión independientes, inconexas, incluso incompatibles.

En todo caso en cada etapa del proceso en los que intervienen los diferentes Agentes Portuarios, se delimita la responsabilidad que tienen durante la ejecución de las operaciones inherentes a cada caso, según corresponda al proceso de importación, exportación o carga en tránsito o trasbordo.

La adopción de Sistemas de Gestión integrales, aplicando la tecnológica de las telecomunicaciones, es importante para la integración y modernización de las operaciones portuarias, que permita mejorar sustancialmente la oferta de los servicios que prestan determinadas organizaciones y empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria, quienes utilizan en sus procesos diferentes tipos de documentos, que deben estar disponibles en distintos lugares, mismos que se pueden realizar aplicando para ello las nuevas tecnologías de la información. Software que se operan a través del internet y que actúan facilitando los procesos de las operaciones dentro de los Puertos.

Esta investigación, está orientada al análisis de la incidencia que tiene la gestión documental que se realiza entre APPB y las empresas que intervienen en el desarrollo de las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de la carga, de cuyo resultado se realiza la propuesta de implementación de un Sistema Informático de Gestión integral marítimo – portuario, que facilite a las partes involucradas en las operaciones portuarias, prestadores de servicios y destinatarios de los mismos, realizar los trámites necesarios para el acceso a las actividades portuarias de servicios, para la movilización de la carga de importación y exportación, a distancias, por medios electrónicos y a través de un solo punto, de manera simplificada y estandarizada.

CAPITULO I

1. El PROBLEMA

La gestión de la documentación que incide en las transacciones de comercio exterior, entre APPB y las empresas de la comunidad portuaria y el resto de la administración pública y su repercusión en las operaciones portuarias en autoridad portuaria de Puerto Bolívar, entre los años 2010 al 2012.

1.1 Planteamiento del Problema

Los administradores de los puertos comerciales estatales ecuatorianos, se encargan de la administración, mantenimiento y desarrollo de los puertos, tomando en consideración la infraestructura y espacios de uso común, así como la regulación y control de las operaciones portuarias; es decir, que operan bajo el concepto de puerto propietario “Landlord”, mientras que los servicios técnicos especializados que facilitan el acceso, permanencia y salida de los buques que recalán en el Puerto y las que se efectúan durante la manipulación de la mercancía, son prestadas por delegación del Puerto, a través de personas jurídicas de derecho privado debidamente autorizadas a tales fines, según lo que estipula la Constitución y las demás leyes.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en adelante denominada APPB, es una entidad, que se encuentra ubicada en Ecuador, en la provincia de El Oro, cantón Machala, en la parroquia Puerto Bolívar, específicamente a la entrada del canal Santa Rosa, en donde se realizan las actividades de importación y exportación de la producción, comercio y de la industria de toda la zona de su influencia.

A través de este Puerto, sus clientes exportan a diferentes destinos en los cinco continentes, a países como Estados Unidos, Canadá, Alemania, Rusia, Italia, Japón, Costa Rica, Chile, entre otros, productos como banano, plátano, frutas tropicales, mariscos, artículos de cuero; e importan bobinas de papel, vehículos, urea, maquinarias y repuestos, entre los más principales.

Durante el periodo objeto de estudio, atracaron al Puerto un promedio de 465 buques, movilizandando un promedio de 1 915 858 T.M. tanto de importación como de exportación, siendo el principal rubro de ingresos las tasas que pagan los buques por las facilidades portuarias, por uso de infraestructura portuaria para las naves y las cargas que se movilizan a través del Puerto, como uso de muelles, carga y contenedores embarcados y desembarcados, remolques y otros servicios portuarios.

En la prestación de servicios portuarios se desarrollan una cadena de funciones interconectadas que son realizadas por diferentes actores constitutivos, como Agentes Navieros, Operadores Portuarios, (debidamente calificadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y autorizadas por APPB) Organismos Públicos y Autoridad Portuaria.

El problema objeto de ésta investigación se centra en los trámites que se realizan en las operaciones que engloban procesos durante la recepción, estadía y despacho de los buques que arriban a éste Puerto y las que se efectúan durante la movilización de la carga de importación y exportación, en virtud de que se evidencia una deficiente gestión documental que se realiza entre APPB y los Operadores Portuarios, cuyo proceso implica una gran cantidad de documentos físicos, presentados con retrasos, incompletos y con errores y su posterior ingreso en sistema informático, requisitos documentales que no están en concordancia con la normativa que se aplica para éstos procesos, lo que ocasiona un lento proceso en los trámites documentales, demoras en las operaciones portuarias y desactualización de la normativa. Aspectos que repercuten negativamente en las operaciones portuarias que se desarrollan en Autoridad portuaria de Puerto Bolívar.

1.1.1 Contexto Macro

Grafico # 03: Percepción del Servicio



Fuente: Fundación Valenciaport

1.1.1.1 El Transporte marítimo, el Comercio internacional y las tecnologías de comunicación.

A través del transporte marítimo se moviliza aproximadamente el 90 % del comercio internacional, cuya demanda, se deriva de los mercados de bienes y servicios entre diferentes puntos, conectados por los Puertos, los cuales disponen de las condiciones físicas necesarias para el ingreso, permanencia, salida de los buques y la movilización y almacenamiento de las mercancías. Actualmente la tendencia es ofrecer transporte integrado, que es un proceso que cubre la movilización de las mercancías desde su fuente de origen hasta el destinatario final que es el consumidor, por lo que es preciso contar con redes de transporte que sean rápidas y eficaces, en donde la aplicación de los sistemas de gestión de información cumplen una función clave, ya que permite a los transportistas estar en contacto con la red de agentes que intervienen en el negocio portuario, mantenerse al tanto de las exigencias de los mercados por donde presta servicios y sobre todo, mantener informados a sus clientes de las condiciones de las mercancías y los lugares físicos en el que se encuentra en un determinado momento.

“El comercio actual nos plantea un papel muy importante dentro de la economía ya que hoy en día es muy diferente además de su incremento en las innovaciones tecnológicas, que permite el desarrollo de una gama de servicios, posibilitando mercados más amplios y nuevas formas de generar negocios.”²

En las últimas décadas, varios factores han determinado el constante crecimiento del comercio internacional, la disminución de barreras aduaneras, la seguridad legal, estabilidad política y económica que brindan los países del comercio, el apoyo de las exportaciones por parte de la mayoría de los Gobiernos, la homogeneización de los gustos de los consumidores, la estandarización de los productos comercializados, el avance de las comunicaciones, la aparición del comercio virtual y el abaratamiento y mejora de los servicios de transporte.

² Observatorio de la Economía Latinoamericana No. 170.2012. Comercio Internacional: Importancia en el desarrollo económico. Disponible <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2012/>.

Al ser el Puerto, el ente conector y la base del desarrollo del negocio portuario, éstos están sujetos a evolucionar a medida de la evolución de los buques, equipos portuarios y exigencias del mercado. Por ello deben ser pioneros en la aplicación de instrumentos de gestión que les permitan ser cada día más competitivos, haciendo uso de las tecnologías de información, que influyen en el desarrollo de las empresas, especialmente en las que su giro de negocio constituyen las exportaciones e importaciones de mercancías, mismas que de no utilizarlas ponen en riesgo su creación y progreso. Las tecnologías han impulsado a su vez las comunicaciones, el transporte y el comercio y su implementación indudablemente mejora la competitividad.

La tendencia en la industria portuaria es que la información y documentación de toda clase, se maneje electrónicamente, la información y documentación a intercambiar dependerá del tipo de operación, ya sea importación o exportación, del tipo de mercancía de que se trate y de los agentes implicados, entre otros criterios.

La transmisión de datos vía electrónica ha ido adquiriendo una gran relevancia en el transporte de mercancías en los últimos años. Con su aplicación se pretende rapidez en las comunicaciones, mejor capacidad de seguimiento tanto del medio de transporte como de la mercancía y eliminar los errores y demoras en el intercambio de información.

Las soluciones tecnológicas de información (TIC); Sistema de Intercambio Electrónico de datos (EDI); Sistemas de transporte inteligentes; Sistemas operativos de las terminales de contenedores (TOS); Plataformas transaccional de comercio electrónico para el sector logístico; Sistemas de Comunidad Portuaria; Las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior y Ventanillas Únicas Portuaria, que existentes en Puertos en Alemania, Suecia, España, Francia, Italia, Polonia, Estados Unidos, son modelos de aplicación de Sistemas de Gestión tecnológica de información y transmisión de datos, adoptados por éstos Puertos de la Comunidad, que constituyen las herramientas adecuadas para la optimización de los procesos en la gestión portuaria y contribuyen al desarrollo del transporte, logística y de la actividad portuaria.

La Ventanilla Única Portuaria, es una propuesta resultado del trabajo de investigación realizada, y en el contexto meso, se identificará las VUCE en América Latina.

1.1.2 Contexto Meso

1.1.2.1 Sistemas de Gestión para el comercio internacional en América latina

En los últimos años se ha producido un aumento sustancial en el incremento de las exportaciones e importaciones de bienes, lo que obliga a los puertos en los diferentes países, a adoptar medidas de mejoras regulatorias y simplificación de los procesos, disminuyendo tiempos de operación en las instalaciones portuarias y su respectiva reducción de los costos en ésta actividad.

Según el informe del Banco Mundial Doing Business 2012 y 2013, en los últimos años los países de Chile, Perú, Colombia, México y Panamá, por tener economías más abiertas al comercio y a las inversiones, aparecen en las posiciones que van desde el puesto 39 hasta el 43, en la clasificación general de la facilidad para hacer negocios mientras que Ecuador se mantiene en los puestos 134 en el 2013 de un total de 189 países, 130 en el 2012 de un total de 183 países, 131 en el 2011 y 138 en el 2010.

Estos países, pertenecen al grupo que han adoptado para la gestión documental, dentro de sus procesos, sistemas de operación integrales aplicando las tecnologías de la comunicación como es el caso de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, que han influido en el crecimiento económico de los mismos. Las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior en América Latina fueron desarrolladas con el fin de mejorar los trámites de comercio exterior, la economía y la competitividad, así como también cuidar el medio ambiente de los países integrantes.

En Chile en el Puerto Valparaíso, se aplica el Sistema Integrado de Comercio Exterior, SICEX, cuya misión es “Facilitar el comercio exterior y la interoperabilidad con otros países, reduciendo los tiempos y costos en la tramitación de las exportaciones e importaciones, de acuerdo con los más altos estándares y

recomendaciones internacionales, a través del uso intensivo de las tecnologías de información, mejorando a su vez los sistemas de fiscalización existentes mediante el uso de información oportuna y de calidad y de una mayor coordinación”.³

En Perú, se desarrolló, la “Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE, la cual se define como un sistema integrado que permite a las partes involucradas en el comercio exterior y transporte internacional gestionar, a través de medios electrónicos, los trámites requeridos por las entidades competentes de acuerdo con la normativa vigente, o solicitados por dichas partes, para el tránsito, ingreso o salida del territorio nacional de mercancías.”⁴

En Colombia, se implementó en el 2004, con el objeto de racionalizar trámites y procedimientos de Comercio Exterior, su alcance fue adoptar un formulario único de comercio exterior y contar con un medio electrónico que le permitiera realizar, los trámites de importación, exportación y pagos respectivos; con el fin de lograr realizar una inspección única en Puertos, Aeropuertos y paso de frontera.

En México, la “Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicano (VUCEM), es una herramienta que permite el envío de información electrónica, por una sola vez, a una única institución que es la Secretaría de Economía (SE), junto con otras dependencias, para cumplir con todos los requerimientos de comercio exterior, implementado para facilitar los procesos de comercio. Dentro de los aciertos se menciona la protección de medio ambiente, el ahorrar papel y la simplificación de los trámites”⁵

1.1.2.2 Integración y transmisión de datos entre aduanas regionales.

“La Organización Mundial de Aduanas –OMA- desde hace algunos años tomó la iniciativa de plantear una estrategia y plan de acción denominado “las Aduanas en el siglo XXI”, cuyo contenido está basado en diez fundamentos de capacitación para mejorar las operaciones aduaneras a nivel mundial. En su momento, los miembros de

³ Disponible: <https://www.sicexchile.cl/portal/web/sicex/quienes-somos>

⁴ Disponible: <https://www.vuce.gob.pe/resena.html>

⁵ <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2012/mmrr.html>

la OMA expusieron su criterio en cuanto a que muchas administraciones todavía no estaban en condiciones de implementar todos los puntos que se considerarían en este plan. No obstante, otros concluyeron que esto no sería un problema y que más bien sería un enfoque visionario que motivaría a las aduanas de todos los países a embarcarse en el desarrollo propuesto y así gozar de los beneficios que estos generarían. Uno de los puntos establecidos está relacionado con las “Aduanas mundialmente interconectadas”, el cual pretende crear una red aduanera mundial que apoye el sistema de comercio internacional (aduanas electrónicas, que asegure el flujo de información y la conectividad en tiempo real sin documentos escritos. Evidentemente, esta pretensión conlleva a una preparación tecnológica interna que permita establecer dicha conexión.

Con este antecedente, surge el tema de la Integración y transmisión de datos entre aduanas regionales en el marco de la feria y congreso Logística y Comercio Exterior. Este intercambio de información apunta a dos objetivos, asegurar las transacciones a través del control y facilitar el comercio exterior.”⁶

1.1.3 Contexto Micro

1.1.3.1 Las transacciones internacionales en el Ecuador.

Las transacciones internacionales juegan un papel importante en la economía del país, su balanza comercial se sustenta en las importaciones y en las exportaciones Petroleras y No petroleras. Las exportaciones petroleras se subdividen Crudo y Derivados y las exportaciones no petroleras en Tradicionales y No tradicionales.

Los productos de exportaciones tradicionales como el banano, plátano, camarón, cacao, café, atún, pescado y flores, han permitido generar un mayor crecimiento económico de éstos productos, el banano y el plátano son el primer rubro de exportación del país. Los principales destinos de exportación de los productos son

⁶ Cárdenas Xavier (2012) Integración y transmisión de datos entre aduanas regionales. Organización mundial de aduanas. Artículo Informativo Marítimo Portuario. Disponible: <http://www.camae.org/files/Informar/>

Estados Unidos, Perú, Colombia, Chile, Venezuela y Panamá, seguido del mercado Europeo y el mercado Asiático.

Con relación a las importaciones, los ítems con mayor relevancia figuran productos químicos como abonos y fertilizantes, cemento, maquinarias, vehículos, combustibles, papel, soya, trigo y repuestos principalmente proveniente de Estados Unidos, Alemania, España, China y Chile.

Grafico # 04: Importación y Exportación del Ecuador



El transporte de mercancía, se concentra en el sector naviero, el 90 % de las importaciones y el 92 % de las exportaciones en Ecuador, se las realiza por vía marítima. Este intercambio comercial opera por medio del Sistema Portuario Ecuatoriano, conformado por 4 Puertos Estatales, 16 Terminales Privados y 3 Superintendencias de Terminales petroleras.

Los cuatro puertos comerciales, de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, están ubicados a lo largo de los 700 km., de la costa ecuatoriana, en las Provincias costeras de Esmeraldas, Manabí, Guayas y El Oro.

Los terminales privados están ubicados, 1 en la Provincia de Manabí y 15 en la provincia del Guayas, a través de los cuales se moviliza productos variados al granel y en contenedor. Los Puertos Especiales, la superintendencia de terminal petrolera de Balao, de la Libertad y del Salitral, a través de los cuales se movilizan productos petrolíferos.

Cuadro # 01: Trafico de Naves y Mercaderías Sistema Portuario Nacional

TRAFFICO DE NAVES Y MERCADERIA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL POR PUERTOS						
(Carga en Toneladas Métricas y Porcentaje en números)						
PUERTOS	TOTAL CARGA (T.M.)		TOTAL (T.V)	PARTICIPACION PORCENTUAL		BUQUES
	Importación	Exportación		Importación	Exportación	
AUTCRIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	662.464,00	396.703,00	1.059.164,00	4,07	1,35	312,00
AUTCRIDAD PORTUARIA DE MANTA	706.914,00	54.643,00	761.557,00	4,34	0,19	378,00
AUTCRIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	5.903.967,00	4.960.403,00	10.864.367,00	36,27	16,83	983,00
AUTCRIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR	120.905,00	1.559.114,00	1.680.020,00	6,74	5,29	381,00
TERMINALES PORTUARIOS NO ESTATALES	3.234.753,00	2.206.671,00	5.441.424,00	15,87	7,49	722,00
TERMINAL PETROLERA DE BALAO	1.709.535,00	20.296.537,00	22.006.073,00	10,50	68,86	345,00
TERMINAL PETROLERA LIBERTAD	2.490.725,00	-	2.490.726,00	15,30	-	266,00
TERMINAL PETROLERA SALITRAL	1.446.401,00	-	1.446.401,00	8,85	-	78,00
TOTAL AÑO 2012	16.275.667,00	29.474.065,00	45.749.732,00	100,00	100,00	3.465,00

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ecuador (2012)

De acuerdo a las estadísticas que refleja el cuadro No. 3, alrededor de 3.465 buques arribaron en puertos ecuatorianos en el año 2012, movilizando algo más de 45 (45'749.732) millones de toneladas métricas de carga, de los cuales el 35,58 % corresponde a carga importada proveniente principalmente de países como Estados Unidos, Canadá, México, Japón, Bélgica, Alemania, Argentina, Perú, Chile, Brasil y el 64.42 % a carga exportada con destino principalmente a Estados Unidos, Italia, Holanda, Turquía, España, Alemania, Venezuela, Colombia, Perú y Argentina. Si comparamos las cargas movilizadas, por los cuatro puertos comerciales (Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar) y los terminales privados, observamos que del 100 % de la misma, el 24 % corresponde a APG, entre APE, APM y APPB, aproximadamente movilizan el 8 % y el 12 % del volumen de carga la movilizan los terminales privados, lo que representa el 44 % del total de las importaciones y exportaciones realizadas durante el año 2012 y el 56 % restante, le corresponde a las terminales petroleras.

La repotenciación logística de los Puertos de Manta, Esmeraldas, Guayaquil y Puerto Bolívar liderado por el estado ecuatoriano, tomará más impulso con la Inversión emprendida, que comprende la ampliación estructural de Muelles y Plataformas de los Puertos, la creación de las Zonas Especiales de Desarrollo Logístico y la aplicación de Nuevos Modelos de Gestión Administrativa. En este sentido, el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, apoyado por el BID (Banco Interamericano de Desarrollo), ha puesto en marcha un programa para desarrollar la “Estrategia para reforzar la Logística y la Facilitación del

Comercio Exterior” , que tiene una visión a 15 años que incluye la inversión en infraestructura logística, el fomento del desarrollo empresarial, la simplificación de los trámites de las administraciones públicas, la conectividad total y global, la modernización del sector y la comercialización de la oferta logística ecuatoriana a nivel internacional.

1.1.3.2 Proyecto ECUAPASS–Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

“Uno de los principios fundamentales Aduaneros, es la Facilitación al Comercio Internacional, mediante la cual los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional.”⁷

En este sentido, el Ecuador ha ido avanzando en el intercambio de datos principalmente con la implementación del sistema informático ECUAPASS, liderado por la Aduana del Ecuador para facilitar el comercio exterior ecuatoriano, las operaciones aduaneras y de la cadena logística, ejerciendo el control de la entrada y salida de mercancías por las fronteras y zonas aduaneras del Ecuador.

“El nuevo sistema informático Aduanero ECUAPASS permite a los operadores de comercio exterior facilitar todas sus operaciones, reduciendo tiempos asociados al cumplimiento de formalidades aduaneras. El ECUAPASS se caracteriza por ser un sistema amigable para el usuario interno y externo, además concede seguridad en las transacciones a través de tecnología de punta, incluida la firma electrónica; adicionalmente, permite gestionar los trámites aduaneros en cualquier momento, desde cualquier lugar y el mismo importador tiene opción para realizar sus propios trámites”⁸

“Este sistema integra al comercio exterior, ya que a través de un solo portal operan todas las partes involucradas en el comercio exterior entregando electrónicamente a una sola ventanilla, los documentos y datos estandarizados para cumplir con todos

⁷ Ministerio Coordinador de la Producción (12/2010). Código de la Producción, Comercio e Inversiones. S.R.O. No. 351

⁸ Dirección de Planificación y control de gestión Institucional. (2012) Servicio Nacional de Aduanas, SENAE. Informe de Gestión 2012.

los requisitos de la administración pública relacionados con la importación, exportación y transporte de la mercadería, así como también siguiendo estándares de desarrollo internacional permite conectarse con aduanas de otros países, para el control efectivo de las mercancías, personas y medios de transporte, para integrarse a países del Mercosur como Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil, Chile y México. A nivel de la Comunidad Andina también se tiene un plan, pero lamentablemente Colombia y Perú no cuentan con una plataforma informática que permita avanzar en este proceso.

Otros países con los que Ecuador ya ha puesto en marcha este proyecto son Rusia y Estados Unidos. Con Rusia se realiza mensualmente el intercambio de reportes y con EE.UU., la SENAEC intercambia información cada tres meses mediante un cruce de base de datos; lo cual sirve para llevar el control posterior y ajustar las cifras en caso de que se presentaran alguna inconsistencia. Además se está trabajando en las aplicaciones informáticas para hacerlo en línea.”⁹

De acuerdo al Informe de Gestión del 2012, de la SENAEC, el monto total de inversión de este proyecto asciende a US\$ 21'630.000,00 con un periodo de ejecución 27 meses (Diciembre 2010 – Abril 2013). Actualmente este sistema se encuentra operando y su implementación a través de su Ventanilla Única, ha otorgado a la Aduana ventajas como permitir la integración del comercio exterior, reducción de 25 millones de hojas de papel, simplificación de procesos, incrementar el aforo automático de 30 % a 45 %, monitorear información en tiempo real, detectar cuellos de botella en procesamiento de datos.

El enlace de datos con distintos países, gracias al uso de la firma electrónica, aumentó del 3 % al 48 % en el uso de los pagos electrónicos de los derechos de aduana e impuestos y reducción de USD\$ 2 millones de dólares en los primeros seis meses de operación durante el 2013; para la implementación, se realizó una inversión de equipos de alta tecnología que garanticen la continuidad del servicio.

⁹ Cárdenas Xavier (2012) Integración y transmisión de datos entre aduanas regionales. Organización mundial de aduanas. Artículo Informativo Marítimo Portuario. Disponible: <http://www.camae.org/files/Informar/>

1.2 Análisis Crítico

Por su ubicación estratégica, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es un Puerto seguro para el atraque de los buques en los muelles y lo constituye en el Puerto natural de la Región sur del Ecuador, cuyas vías de acceso le permite recibir y entregar carga a los centros de consumo y producción de la zona de influencia ecuatoriano y del norte Peruano, lo que le proporciona ventajas comparativas, convirtiéndolo en el sitio de atraque preferido por los importadores y exportadores, especialmente para las exportaciones de banano, por lo que es considerado un Puerto Bananero por su alta dependencia a la carga de banano que van con destino a diversos países de todos los continentes, contribuyendo al desarrollo socio – económico de su hinterland y del país.

Las actividades de los Importadores, Exportadores, Agentes Navieros y Operadores Portuarios, se desarrollan en términos generales en la zona de servicios del puerto, dentro del portafolio de éstos últimos, están los servicios al buque, servicios a la carga y servicios conexos. Centrándonos en los que intervienen directamente en la recepción, estadía y despacho de buques y en el proceso de importación y exportación de la mercancía a través del Puerto. En estos procesos se requieren y generan una gran cantidad de información y documentos físicos que sirven de soporte para las operaciones, que en ocasiones se duplican y que son presentados con retrasos, incompletos y con errores lo que implica desperdicio de tiempo y recursos; y, cuyos datos son ingresados a un Sistema Informático Portuario, que no integra todos los módulos que se operan para la prestación del servicio, lo que dificulta el proceso secuencial de la información y ocasiona dilatación de los tiempos para realizar las operaciones que incide negativamente en las operaciones portuarias. A esto se suma que la documentación que se requiere para la prestación de los servicios portuarios, no está acorde a la normativa vigente y a los cambios internos de los procesos institucionales y tecnológicos; la falta de integración y conectividad de los sistemas y las tecnologías que se utilizan, lo que afecta en la calidad por la prestación de los servicios, ocasiona incumplimientos de la normativa y demoras en el proceso operativo. Por lo que es necesario determinar las causas de la deficiente gestión de la información y documentación en las transacciones de

comercio exterior en las operaciones que se realizan entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y las empresas que intervienen directamente en ese proceso, que permita lograr una visión de la situación actual en el intercambio de información, trámites y procedimientos que se aplican para el efecto; lo que se lograría solucionar a través de la implementación de un Sistema Integral de Gestión Informático que integre las operaciones marítimas - portuarias

1.3 Prognosis

Con el desarrollo e implementación de un Sistema Integral de Gestión Informático Marítimo – Portuario en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se incorporaría un sistema integrado de comunicación, que permitiría realizar los trámites administrativos para los procesos operativos aplicando las tecnologías de información que favorecería la conectividad entre el Puerto y los Agentes Portuarios; contribuiría a disminuir los tiempos en la ejecución de los tramites y desarrollo de las operaciones; al ahorro de recursos económicos y al aumento de la productividad, que se vería reflejado en la calidad en la prestación de servicios portuarios para la satisfacción del cliente. Aspectos que lo harían atractivo y competitivo, a la par de las exigencias del mercado y comercio internacional que impulsan a los clientes elegir Puertos productivos y eficaces.

Prestar servicios logísticos y portuarios con calidad, nos permitiría mantenernos en el marco competitivo y de facilitación en los procesos que se desarrollan para el comercio exterior, logrando posicionar al puerto como punto clave de la cadena de suministros y transporte.

1.4 Formulación del Problema

Esta investigación consiste en realizar un análisis del proceso de intercambio de información y flujo de documentos que intervienen en el desarrollo de las operaciones portuarias que se realizan durante el proceso de importación y exportación de la mercancía, entre APPB y los agentes que intervienen en éstos procesos, que permita detectar los aspectos críticos, que inciden en la gestión

operativa portuaria y determinar si la actual gestión documental afecta negativamente en la prestación de los servicios.

¿Cuáles son las causas por las que la gestión de la documentación que se aplica en APPB para los trámites que realizan los agentes portuarios en la prestación de los servicios, repercuten negativamente en las operaciones portuarias que se realizan durante la recepción, estadía y despacho de los buques y las que se efectúan durante la movilización de la carga de importación y exportación a través de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, periodo 2010 al 2012?

Variable dependiente: Operaciones Portuarias

Variable Independiente: Gestión documental en transacciones de comercio exterior.

1.5 Preguntas Directrices

- ¿Cuál es la situación actual de la gestión documental para realizar las operaciones durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través de APPB?
- ¿Cuáles el flujo de las operaciones y de la documentación que se realiza en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el proceso de importación y exportación de las cargas?
- ¿La documentación exigida por APPB, para realizar las operaciones portuarias, durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto, en el periodo 2010 – 2012, está acorde con la Normativa?
- ¿Cuáles son las causas de la falta de integración y conectividad de los sistemas y las tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias?

1.6 Delimitación del Problema

El aspecto principal de ésta investigación es el intercambio de documentos que se realizan en las operaciones portuarias para el proceso de importación y exportación de la mercancía que se efectúa por medio del puerto, por parte de los agentes que intervienen directamente en las actividades de Planificación de Operaciones de recepción, estadía y salida de buques y en las operaciones por movilización de mercancías a través del Puerto, desde enero del 2010 a diciembre del 2012, con el objeto de determinar su repercusión en las operaciones portuarias, para en base a los resultados obtenidos, desarrollar una propuesta que busque optimizar el flujo de información y documentos necesarios en los trámites de comercio exterior que se realizan a través de APPB.

Campo: Comunidad Portuaria.

Área: Operaciones Portuarias: Recepción, estadía y zarpe del buque y movilización de la carga a través del Puerto.

Aspecto: Gestión documental

Delimitación espacial: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

Delimitación temporal: Periodo 2010 al 2012

1.7 Justificación

A la hora de definir la competitividad de un Puerto, se consideran varios factores que inciden en su grado de calificación, depende de la ubicación geográfica, dragado, disponibilidad y desarrollo de infraestructura portuaria, muelles, maquinarias y medios aptos para la manipulación de las mercaderías que se movilizan por el mismo, accesos y conectividad vía marítima y terrestres, la seguridad de las instalaciones portuarias, las tarifas que se aplican en la prestación del servicio y la agilidad en la recepción, movilización y despacho de las mercaderías.

Actualmente, los Puertos deben responder a los nuevos avances tecnológicos, acondicionando la infraestructura relacionada a equipos de manipulación de la carga y transmisión electrónica de los datos, siendo dinámicos en la puesta a disposición de

los servicios que presta. La fabricación y utilización de buques con mayor capacidades de movilizar TEUS, aproximadamente entre los 10 000 – 18 000 TEUS, obligan a que éstos, realicen grandes inversiones tanto en infraestructura, muelles, equipos, dragados de sus canales de acceso y del espacio en muelles, lo que implica que para ser más eficientes en la recepción y despacho de los buques y movilización de las mercaderías, deberán utilizar tecnología, para aumentar el volumen de manipulación, de TEUS/hora y la capacidad de movilización de contenedores por muelle.

El tema de investigación elegido para desarrollar, está orientado a determinar la incidencia de los trámites documentales que se realizan en el proceso de importación y exportación de las mercancías a través de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, conscientes de que éste proceso implica un tiempo muy significativo en la operaciones portuarias y ante la necesidad de contar con un Sistema de Gestión Integral informático marítimo portuario, que resuelva el problema de intercambio de información y de la documentación requerida en las operaciones que se realizan durante el paso de las mercancías por el Puerto; en base a la que se sustenta la propuesta de la implementación de sistemas integrales de tecnologías innovadoras para el manejo de la información y documentación, que dan soporte a la operaciones de comercio internacional, mismas que se realizan entre los eslabones de la cadena, teniendo como base a una infraestructura en red, a través del internet, que sea segura, rentable y sostenible, con la que se conseguiría agilidad de los procesos documentales, que son condiciones necesarias para que se lleven a cabo las operaciones físicas, tanto para la atención a los buques como para el manejo de mercancías en el Puerto, contribuyendo a hacer más eficiente el comercio exterior, en esta era tecnológica, que marca la diferencia en la economía del país.

Con ésta innovación en la gestión portuaria, todos apuntamos al ganar-ganar, en virtud de que sus beneficios económicos, en ahorro de tiempo y dinero y la mejora en la calidad durante la prestación del servicio, involucra a todos los participantes de la cadena y a las empresas de la administración pública que intervienen en el proceso, permitiéndoles realizar las operaciones relacionadas a los tramites documentales de manera ágil y oportuna.

1.8 Objetivos

1.8.1 Objetivo General

Analizar los motivos de la deficiente gestión documental que se realiza entre APPB, y los Agentes Portuarios, durante el proceso de importación y exportación de las mercancías, que repercute negativamente en las operaciones portuarias en Autoridad portuaria de Puerto Bolívar, entre los años 2010 al 2012.

1.8.2. Objetivos Específicos

- Diagnosticar la situación actual de la gestión documental para realizar las operaciones durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto.
- Determinar el flujo de las operaciones y de la documentación que se realiza en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el proceso de importación y exportación de las cargas.
- Establecer las concordancias de los documentos requeridos por APPB, con la normativa vigente, para realizar las operaciones portuarias, durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto, en el periodo 2010 al 2012.
- Determinar las causas de falta de integración y conectividad de los sistemas y las tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de estudios sobre el tema que sirven de base a la nueva investigación.

En base al Convenio Macro suscrito con la Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, promoción y estudios comerciales, Valenciaport, de España, el 26 de diciembre del 2011, se firmó el Convenio Específico para desarrollar el Programa de Capacitación profesional y atención comunitaria para capacitar al talento humano en relación con la planificación y manejo del Terminal Marítimo Internacional, a fin de fortalecer los procesos de mejora continua, incrementando la motivación del servidor haciéndolo más receptivo a la supervisión y acciones de gestión, como al fomento de las oportunidades para sus Comunidades Logísticas-Portuarias y la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito portuario, marítimo y logístico.

Convenio que se dividió en dos acciones: Una acción teórica, dividida a su vez en capacitación presencial y online; y, una acción práctica, de “Planificación y Manejo del Terminal Marítimo Internacional en Puerto Bolívar”, el cual contempló el desarrollo principalmente de dos tareas técnicas: El análisis de la situación actual del Terminal y la Reingeniería de procesos.

Como parte del trabajo de Reingeniería de Procesos, se contó con dos entregables, relacionados con el tema de investigación propuesto, el denominado “Plan de Manejo y rediseño de procesos operativos y de seguridad física y medioambiental”, cuyo objetivo es optimizar la gestión integrada de las infraestructuras actuales y proyectadas, de Puerto Bolívar y el denominado “Documento de Recomendaciones de mejora de productividad, equipos y nueva tecnología, apoyo telemático y software”, cuyo objetivo es proponer una optimización de la utilización de los equipos y nuevas tecnologías, apoyo telemático y software en Puerto Bolívar.

2.2. **Fundamentos Filosóficos:** Este tema no procede en este estudio.

2.3. **Categorías Fundamentales**

2.3.1. **Variable Independiente**

La variable independiente, es la Gestión documental que incide en las transacciones de comercio exterior, es explicada a través de conceptos básicos que fueron necesarios conocer para desarrollar y sustentar el tema de investigación:

2.3.1.1. **Conceptos Básicos**

Documento:

“Del latín documentum, un documento es una carta, diploma o escrito que ilustra acerca de un hecho, situación o circunstancia. También se trata del escrito que presenta datos susceptibles de ser utilizados para comprobar algo.

Mucha son las clasificaciones que se realizan de los documentos, no obstante, una de las más frecuentes es aquella que tiene como criterio fundamental para desarrollarse el soporte en el que se encuentran los mismos.

De allí que básicamente se establezcan dos grandes grupos: documentales textuales, que son lo que se realizan en papel, y documentos no textuales, que son aquellos que utilizan cualquier otro tipo de soporte para guardar una información concreta. Como ejemplos de este último tipo están los documentos que se hallan en un pen drive, en un disco compacto, en una grabación sonora, en un video.”¹⁰

Entre los documentos más importantes que se utilizan para realizar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación a través del Puerto, se cita:

Solicitud de Entrada.-La solicitud de entrada es el documento entregado por el representante de la Agencia Naviera al departamento de operaciones de APPB, éste contiene información del arribo de la embarcación como cantidad de mercadería a embarcar / desembarcar, empresa de OPC, OPB, ESC con las que laborará. El aviso

¹⁰ <http://www.definicion.de/documento/>

de entrada no puede tener una fecha de ingreso mayor o igual a la fecha de arribo del buque.

Liquidación Previa.-La liquidación previa es el pago que realiza la Agencia Naviera en tesorería de APPB, previo el arribo de la embarcación, aquí se declara la cantidad y peso estimado de la mercadería que va a ser embarcada o desembarcada en el puerto, la fecha del registro del pago de estos valores deben ser menor a la fecha de arribo a muelle.

Manifiestos.- “Documento en el cual se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de una mercancía.”¹¹ De un Puerto de origen a uno de destino. La agencia naviera representante del buque debe entregar al departamento de operaciones en APPB, los Manifiestos Generales de Carga para importación (que son presentados antes de las operaciones de carga / descarga), así como los Manifiestos de Carga para Exportación (que son presentados inmediatamente después del zarpe de la nave), que contienen la cantidad de mercadería y los pesos que son manifestados por la Agencia Naviera. El usuario ingresa, datos del exportador, el Puerto destino, consignatario, No. de conocimiento de embarque, mercadería, TEU, Marca, numero de Bultos, el peso bruto y neto, volumen y número de cajas de la mercadería y se marca el cajón peligrosas si la mercadería tiene algún riesgo.

Conocimientos de embarque.-Constituye el contrato de transporte de las mercancías en un buque de línea regular. La agencia naviera presenta en el departamento de operaciones los conocimientos de embarque para importación (que son presentados antes de las operaciones de carga / descarga) así como los conocimientos de embarque para exportación (que son presentados inmediatamente después del zarpe de la nave). Existe un conocimiento de embarque / desembarque por cada tipo de mercadería que es importada o exportada.

Factura.-Documento que acredita la transferencia de bienes o la prestación de servicios

¹¹ <http://www.montecom.com.uy/pages/glosario.php>

Aviso de Zarpe.-Este documento notifica el zarpe de la embarcación y debe ser presentado por la agencia naviera representante de la nave al departamento de operaciones de APPB, con mínimo dos horas de anticipación al zarpe del buque.

2.3.1.2. Gestión Documental.

Se originan de la necesidad de contar con sistemas de archivos que representa aparte de un problema, una serie de gastos administrativos (fotocopias, fax), recurso humano y de infraestructura para la conservación, organización y búsqueda de documentos.

La Organización Internacional para la Estandarización (ISO), define a la “Gestión Documental como la Disciplina encargada del control eficiente y sistemático de la creación, recepción, mantenimiento, uso y eliminación de records, incluyendo el proceso de captura y mantenimiento de las evidencias e informaciones acerca de actividades de negocio y transacciones en la forma records, cuyo objetivo principal fue la eliminación de grandes masas documentales, con el objeto de disminuir el gasto económico por éste concepto. ”¹²

La Gestión Documental ha sido regulada por las Entidades Internacionales: el Consejo Internacional de Archivos (CIA) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

“La gestión documental es un proceso administrativo que permite analizar y controlar sistemáticamente, a lo largo de su ciclo de vida, la información registrada que se crea, recibe, mantiene y utiliza una organización en correspondencia con su misión, objetivos y operaciones. También, se considera como un proceso para mantener la información en un formato que permita su acceso oportuno, y por ello requiere tareas y procedimientos para cada fase y la explotación de esta información

¹²Arma International (1989) Glossary of records management terms. - Prairie Village: Disponible <http://www.snae.org/pdf/ikerlanak7.pdf>.

registrada, que es evidencia de las actividades y transacciones de las organizaciones y que les permite lograr una mayor eficacia. »¹³

En la mayor parte de las Empresas y Organismos, se requiere acceder y consultar frecuentemente la información archivada y dado la gran cantidad de documentos y la importancia de los mismos, obliga a buscar nuevas soluciones que permitan realizar éste trabajo de manera ágil y eficaz, que brinde ventajas sobre los sistemas tradicionales de proceso y archivo de documentos.

2.3.1.3. Sistemas de Gestión

Es una estructura probada para la gestión y mejora continua de las políticas, los procedimientos y procesos de la organización. Un Sistema de Gestión ayuda a lograr los objetivos de la organización mediante una serie de estrategias, que incluyen la optimización de procesos, el enfoque centrado en la gestión y el pensamiento disciplinado.

Las empresas que operan en el siglo XXI se enfrentan a muchos retos, significativos entre ellos: Rentabilidad, Competitividad, Globalización, Velocidad de los cambios, Capacidad de adaptación, Crecimiento y Tecnología.

Equilibrar estos y otros requisitos empresariales puede constituir un proceso difícil y desalentador. Es aquí donde entran en juego los Sistemas de Gestión, al permitir aprovechar y desarrollar el potencial existente en la organización.

La implementación de un sistema de gestión eficaz puede ayudar a: Gestionar los riesgos sociales, medioambientales y financieros; mejorar la efectividad operativa; reducir costos; aumentar la satisfacción de clientes y partes interesadas; proteger la marca y la reputación; lograr mejoras continuas; potenciar la innovación y eliminar las barreras al comercio. El uso de un Sistema de Gestión probado le permite renovar constantemente su objetivo, sus estrategias, sus operaciones y niveles de servicio.¹⁴

¹³ Pon Juan Dante. Gestión de información. Cap. VII

¹⁴ ¿Qué son los sistemas de gestión? Disponible <http://www.bsigroup.com.mx/es-mx/Auditoría>

El óptimo manejo de la gestión documental en una Empresa, es un factor importante para su éxito y desarrollo. Con el desarrollo de las nuevas tecnologías aparecen soluciones a una serie de inconvenientes, software que brinda una solución eficiente para el manejo y control de la documentación en una Organización.

2.3.1.4. Sistemas Electrónicos y de Gestión Operativos para Intercambio de Información y Documentos.

Nacen de la necesidad de disponer de plataformas para el intercambio de información y documentación y de operación de las transacciones comerciales, que integren a los miembros de la Comunidad Portuaria, que permita realizar las actividades portuarias, de manera simplificada, segura, transparente y en forma paralela tanto en la operación física como documental.

Desde que entraron en funcionamiento las primeras terminales de contenedores, fue evidente recurrir a medios informáticos que permitieran una rápida y segura gestión del contenedor, por la dificultad que existe en identificar por medios tradicionales este medio de transporte y por el volumen existente en las terminales, ya que el crecimiento del tráfico de contenedores ha ido paralelo con los avances de la informática y la incorporación de sistemas que simplifiquen y faciliten la gestión en la terminal.

“Los Sistemas de Intercambio Electrónico de datos (EDI) son cada vez más utilizados sobre todo en las terminales de contenedores como medio de intercambio de datos en el mundo portuario. Así, cada vez es más habitual que las comunicaciones entre navieras, terminales, autoridades portuarias, se realicen de esta manera.

El EDI, se define como la transferencia electrónica de datos logísticos desde una aplicación informática a otra en un formato estandarizado generalmente aceptado. Está constituido por tres elementos: el hardware, las redes de telecomunicaciones y el software de interpretación de mensajes. »¹⁵

¹⁵ Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana: Terminal marítimas de contenedores, el desarrollo de la automatización.

Se puede mencionar algunos trabajos significativos desarrollados en la Unión Europea como: El Proyecto MARNET, que fomenta la interconectividad e interoperatividad del EDI en la Comunidad Portuaria de la Dirección General del Transporte de la Comisión Europea; el Programa TEDIS, para aumentar la eficiencia del Consejo de Ministros Europeo; el Proyecto PROTECT, desarrollado inicialmente por los puertos de Amberes, Le Havre, Rotterdam, Londres, Bremen y Hamburgo, con el objeto de desarrollar mensajes EDI sobre mercancías peligrosas.

A lo largo de la última década aparecieron en el mundo una serie de compañías que comercializan programas, que resuelven el problema de intercambio de información y documentación desde y hacia el Puerto y su relación con las empresas y organismos que operan en él. Para ello se utilizan Sistemas de Gestión computarizados y de tecnología de información a través del uso del Internet aplicado en el comercio electrónico:

TECNOLOGÍAS APLICABLES AL ÁMBITO PORTUARIO

Sistemas de Operaciones Logísticas (ITS), que son soluciones tecnológicas diseñadas para mejorar la operación y seguridad del transporte: Plataformas transaccional de comercio electrónico para el sector logístico, como PortIC, que se aplican en el Puerto de Barcelona, España.

Sistemas de Gestión de Terminales de contenedores(TOS), que vienen a ser el cerebro de todas las operaciones que se llevan a cabo en la terminal de contenedores, como HIT en Hong Kong, China y los utilizados en los Puertos en Estados Unidos

Sistemas de Comunidad Portuaria (Port Community Systems), que consisten en plataformas software de carácter abierto a todos los miembros de la comunidad portuaria, públicos y privados que permiten un flujo seguro y eficaz de la información entre ellos, como PORTNET en Singapur, INTIS en Rotterdam, Holanda, Valenciaportpc.net Puerto de Valencia en España;

Sistemas de Ventanillas Únicas, Ventanillas Únicas de Comercio Exterior y Ventanillas Únicas Portuarias, existentes en Puertos en Alemania, Suecia, España, Francia, Italia, Polonia y en Estados Unidos.

Grafico # 05: Sistema de Gestión de Terminal de Contenedores



Fuente: Puerto Valparaíso: Gonzalo Davagnino V. Gerente de Logística

2.3.1.5. Sistema Informático Integral Portuario. (SIIP)

Autoridad Portuaria de Bolívar, consciente de que es necesario adoptar estrategias de desarrollo potencial, ha gestionado, contratado y desarrollado aplicaciones informáticas, tanto para la comunicación interna, a través del sistema electrónico de correo institucional, como para el intercambio de información, con los usuarios, como es el “Sistema Informático Integral Portuario”, (SIIP), implementado en el año 2011, según las normas internacionales ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004, con el objeto de procesar las operaciones portuarias, disponer de estadísticas como base para toma de decisiones de carácter operativas, presentar resultados en la organización y agilizar la facturación.

Para automatizar los procesos portuarios se ha establecido la construcción de tres sistemas informáticos, conformados por siete módulos internos que permiten abarcar

la funcionalidad necesaria para alcanzar un control de los procesos operativos. Los sistemas y módulos se detallan a continuación:

- **SIIP Operaciones Portuarias:** En este proceso se controla y administra lo relacionado a las operaciones del Puerto:
 - Módulo 1: Planificación y Control de Muelles
 - Módulo 2: Tarja
 - Módulo 3: Control de Almacenaje
 - Módulo 4: Agencias Navieras (Cierre de buques – web)

- **SIIP Control de Personal, Maquinaria y Carga**
 - Módulo 5: Control de Personal, Maquinaria y Carga

- **SIIP Facturación**
 - Módulo 6: Facturación
 - Módulo 7: Contratos de arriendo

2.3.1.6. Procesos Administrativos y Operativos:

Los procesos identificados, se estructuran de la siguiente manera:

Grafico # 06: Proceso Gobernante APPB.



Fuente: APPB 2011

En el año 2011, la Entidad, desarrolló e implementó un Sistema Integrado de Gestión de la calidad y medioambiental (SIG), bajo las normas internacionales ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004, cuyo fin era mejorar la ejecución de las actividades mediante la definición de procedimientos, en el que la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se define, como una empresa que ofrece facilidades y servicios portuarios para el desarrollo del comercio internacional,; comprometida con la satisfacción de sus clientes como son líneas navieras, importadores y exportadores; brindando seguridad y protección a las personas y a las cargas que se movilizan en el Puerto, aplicando la reglamentación vigente e incentivando las buenas prácticas para asegurar la mejora continua de sus procesos y la prevención de la contaminación al suelo, al agua y al aire.

Todos los procesos, antes mencionados se conciben para el correcto desarrollo de las actividades portuarias. De todos ellos, el proceso tema de ésta investigación es el de la Gestión Operativa, que contribuyen a mejorar el rendimiento de las operaciones que se realizan en el recinto portuario.

2.3.1.7. Documentos y plazos de presentación para planificación de operaciones de recepción, estadía y salida de buques; y, movilización de mercancía en el proceso de importación y exportación, a través de APPB:

Mediante Resolución 421/2009, publicado en el Registro Oficial 507, del 5 de agosto del 2011, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, expidió el Reglamento de Operaciones Portuarias para Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, cuyo objetivo es regular el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales que deberán observar las personas naturales o jurídicas que actúan en éste Puerto, realizando las actividades relacionadas con los buques que recalán o utilizan sus canales de acceso y con la maquinaria, equipo o carga. Otorgándole la facultad al Jefe del Departamento de Operaciones, (JOP) de coordinar con las autoridades pertinentes las condiciones de ejercicio de sus funciones, de forma que la utilización de sistemas, equipamiento u otras facilidades y el ejercicio de procedimientos en materias relativas a actividades públicas, como regulaciones sanitarias marítima, humana, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros y

cualquier otro órgano, organismo u organización conexo a las actividades portuarias, con el objeto de que no se produzcan retrasos en las operaciones portuarias.

¹⁶En el Art. 8, de la antes citada norma, se establecen los Documentos y plazos de presentación de los mismos: “Toda la documentación indicada más adelante será presentada a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en idioma castellano y en forma clara. Se exceptúan los conocimientos de embarque que podrán ser presentados en idioma castellano o en inglés.

La Agencia Naviera que solicite la prestación de los servicios a los buques, deberán presentar obligatoriamente a Autoridad Portuaria, la siguiente información:

1. Solicitud de entrada de buque: con 48 horas antes del arribo a la boya de mar, excepto los buques cuyo último puerto sea panameño, colombiano o peruano.
2. Pago previo de las tarifas: a la carga antes de la programación semanal de buques.
3. Manifiesto general de carga: Para importación: 24 horas antes del inicio de las operaciones de descarga de la mercadería; para exportación: 48 horas después del zarpe del buque.
4. Conocimiento de embarque: Para importación: 24 horas antes del inicio de las operaciones; para exportación: 48 horas después del zarpe del buque
5. Documentos de exportación exigible: a la fecha del embarque al inicio de las operaciones.
6. Plano de estiba de la carga de importación: por escotilla o bodega del buque, 24 horas antes del inicio de las operaciones de descarga de las mercaderías los mismos que deben ser entregados al departamento de operaciones.
7. Aviso de zarpe: Deberá ser presentado por la Agencia Naviera, mínimo dos horas antes del mismo.
8. Certificado de; sellado y firmado por la DIRGOR, al despacho del buque.

¹⁶<https://www.derechoecuador.com./productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2011/agosto/code/1991/registro-oficial-no.-507>.

9. Manifiesto y/o lista de carga peligrosa: 72 horas antes del arribo, debe ser entregada al Departamento de Operaciones, para su respectiva distribución interna.
10. Certificado internacional de arqueo y características del buque: debe ser entregado 48 horas antes del zarpe.
11. Manifiesto de carga en trasbordo o en tránsito: previo a las operaciones de descarga: 12 horas antes de las operaciones.
12. Lista y/o manifiesto detallado de contenedores: comprendidos en la operación a planificar: 24 horas antes de las operaciones.

La empresa responsable de la operación de un buque determinado, previa la operación en un buque debe presentar al JOP de la entidad portuaria, la Planificación de la operación completa, detallando las actividades a ejecutar y sus responsables a cargo, basándose en los estándares de ejecución e información operacional requerida, en su caso, e incluyendo:

- ❖ Un programa de secuencia de estiba y desestiba a bordo, carga y descarga, movimiento de vehículos e ingreso de personal, preparado de manera tal, que el buque pueda operar en cualquier muelle que se le asigne.
- ❖ Detalles de trabajos que permitan comprobar que los ETA/ETD (Hora estimada de arribo/hora estimada de zarpe) pueden ser mantenidos sobre la base de los estándares de eficiencia, así como en la experiencia en la ejecución de los trabajos de que se trate;
- ❖ Preparación del equipo y personal, incluyendo acuerdos con terceros, incluso transportistas, que puedan suministrar equipo o mano de obra adicionales o especializados. En estos casos se citará a las personas o empresas subcontratadas por su nombre o razón social;
- ❖ En el caso de los buques que recalen en puertos, con una travesía menor a 24 horas hasta Puerto Bolívar, el armador del buque, su agente o representante legal, serán responsables de comunicar al Jefe de Operaciones y Operadores Portuarios estas eventualidades, en el momento en que sean de su conocimiento.
- ❖ Disponibilidad para el suministro de condiciones adecuadas para la seguridad del trabajador que garanticen la misma, incluyendo calzado, guantes,

uniformes, cascos de seguridad, equipos para frío, sistemas de comunicación, etc. y de los estándares de seguridad a ser provistos y seguidos, basándose en la planificación de la operación que se formula.

- ❖ Otros datos o información adicional que pudiese ser requerida por el JOP, para lograr una mayor eficiencia, para lo cual APPB, establecerá el procedimiento y los documentos necesarios que deben ser presentados por el operador. Esta información se podrá enviar también vía fax u otros medios informáticos; y,
- ❖ Entregar un listado del personal y equipo con el cual se va a laborar.”

¹⁷ “**Documentación requerida para contenedores:** Los Operadores Portuarios de Carga trabajarán con documentos estandarizados aprobados por la APPB quien podrá inicialmente, en consulta con los operadores, establecer un modelo de formularios que incluirá:

1. Acceso al Puerto

Autorización de ingreso y salida de vehículos (AISV), presentado por el transportista, el cual será llenado vía internet por el exportador, dicho documento consta del número de contenedor, serie del contenedor, estado, placa del vehículo, nombre del chofer, carga transportada, procedencia y destino, nombre del buque, nombre de la Agencia Naviera, nombre del exportador, nombre del Agente de Aduana, éste deberá ser presentado firmado por el exportador, cuyo original deberá quedar en la garita de AISV, ubicada al ingreso del Recinto Portuario, significando el documento único de acceso al puerto. La entidad portuaria permitirá el acceso, sin más requisitos, a cualquier vehículo de transporte que presente este documento a la entrada al puerto.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), permitirá a su vez el acceso, basándose en la correcta documentación aduanera a ser presentada por el conductor del medio de transporte, para el arribo o salida de carga al o del puerto, según el

¹⁷<https://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2011/agosto/code/1991/registro-oficial-no.-507>.

procedimiento que, así mismo se establezca, tales como: Guía de movilización interna, orden de entrega y el DAU correspondiente, autorización de ingreso y salida de contenedores, con mercadería general.

El OPC incluirá en sus permisos de acceso a bordo la información y formalidades de procedimientos que se establezcan para el acceso al puerto.

Esta documentación es independiente de la hoja de ruta obligatoria para la circulación de vehículos de carga.”

2. Recibo de intercambio de Contenedores de acuerdo al formato E.I.R.

¹⁸ “**Documentación requerida para carga general o gráneles:** Además de la hoja de ruta de carga o descarga y de la orden de trabajo, se deberá presentar en la garita de ingreso el formato AISV, el cual será llenado vía internet por el exportador, se requerirá lo siguiente: Nombre del exportador, del buque, de la Agencia Naviera, del Agente de Aduana, Tipo de carga, Nombre de la mercancía.

Los campos correspondientes a cantidad de mercancías, nombre del chofer, documento de identidad y placas del vehículo, quedarán abiertos, para que sean llenados en la garita de AISV. Cualquier otra mercadería que no sea banano, deberá presentar lleno el documento, el cual tendrá validez mientras el buque permanezca en el Puerto.

Documentación para operación de mercancías peligrosas: Con doce horas de anticipación, el propietario o representante legal de la carga a través de su Agente Naviero, remitirá la Solicitud de Admisión al Jefe de Operaciones y Seguridad Integral de la Instalación Portuaria. En la misma medio electrónico o documento escrito, según lo convenido por el Jefe de Operaciones. En respuesta a la solicitud de admisión, el Jefe de Operaciones en coordinación con el Responsable de Seguridad Integral, elaborará respuesta de Solicitud al Agente Naviero en el medio de

¹⁸<https://www.derechoecuador.com./productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2011/agosto/code/1991/registro-oficial-no.-507>.

comunicación convenido, de la aceptación de la mercadería, si la misma puede ser recibida y la vía que deberá seguir dentro de la instalación. Esta notificación puede realizarse electrónicamente.”

2.3.1.8. Régimen Sancionador:

“La potestad sancionadora de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, está reconocida como cláusula expresa en sus contratos y como tal, no requiere otras disposiciones aunque está sujeta a las limitaciones que surgen de la Constitución y leyes conexas.

Son consideradas como infracciones las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas por el infractor, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las disposiciones de este reglamento, o de las órdenes legítimas de los funcionarios de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, sin perjuicio de las que esta misma institución pueda tipificar en las normas complementarias establecidas en el Reglamento de Operaciones Portuarias que rige para APPB. Las infracciones serán de carácter general para cualquier norma en que se contemple y se clasifican en leves, graves y muy graves, mismas que serán aplicadas en base a las normas y montos establecidos en el reglamento antes citado.”¹⁹

2.3.1.9. Esquema del Proceso Documental.

El Flujo de documentos y la interrelación entre Agentes que intervienen en el proceso de importación o exportación a través de APPB:

El intercambio de información y documentos es mucho más intenso que el flujo de las operaciones, ésta varía dependiendo del proceso de importación o exportación y del flujo de la mercancía, es decir, de la operación que se realice para su movilización.

¹⁹<https://www.derechoecuador.com./productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2011/agosto/code/1991/registro-oficial-no.-507>.

En el anexo C, se aprecia el intercambio de documentos que en base a la normativa, están sujetos los Agentes y Operadores Portuarios en este proceso, notándose que un mismo documento es presentando en diferentes Organismos.

EL principal flujo de procesos e intercambio de información y documentos, que se lleva a cabo en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el proceso de importación y exportación de las mercancías a través del Puerto, se lo puede apreciar en el gráfico denominado **“Esquema del Principal proceso de operación e intercambio de información y documentos en APPB”** .:

1. Las Agencias Navieras comunican a la APPB, de las operaciones requeridas al ingresar las naves que ellos representan en el Puerto. Externamente se contactan con las empresas usuarias operadores de buque, carga y empresas de servicios conexos y contratan sus servicios.
2. El Departamento de Operaciones, planifica el uso de recursos necesarios para éstas operaciones y coordina con las empresas usuarias a través del Superintendente de Terminal.
3. Los Operadores Portuarios, informan a la APPB, de la ejecución de sus operaciones.
4. Se recopila la documentación necesaria para la facturación, por la prestación de los servicios.
5. Se envía ésta documentación al área de facturación de APPB, para que se procese la factura sobre la base de los servicios prestados, de los informes recibidos por el Departamento de Operaciones, a través de la aplicación ESPIRAL, las cuales son remitidas a Tesorería.
6. Tesorería, se encarga de contactar y notificar a los agentes navieros y operadores portuarios, para cobrar las facturas emitidas.

Los actos de intercambio de información y documentación en las operaciones para los procesos de importación y exportación que se realizan a través de APPB, están sujetos al tipo de operación que se efectúa y a los requisitos documentales ya descritos, no obstante en el Esquema denominado **“Esquema del Principal proceso de intercambio de información y documentos, en el proceso de importación y exportación de mercancías en APPB”**, que se muestra a continuación se aprecia

Conceptos de Términos Portuarios:

Es importante conocer la terminología marítima – portuaria, por lo que a continuación se detalla las definiciones de los términos de mayor relevancia en éste ámbito, estipuladas en las normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador:²⁰

Atraque: Es la acción de amarrar el buque a una facilidad portuaria.

Desatraque: Es la operación de separar o liberar la nave de un muelle o amarradero designado.

Carga de Mercancía: Cargamento o conjunto de efectos que para su transporte de un puerto a otro se embarcan o desembarcan en una nave.

Carga y Descarga: Consiste en poner a disposición de las naves el personal y/o equipos especializados e infraestructura necesaria para transferir carga suelta, contenedores, gráneles líquidos o sólidos y cualquier otro tipo de carga, incluyendo vehículos y carga autopropulsada bajo la modalidad RoRo (Roll-On/Roll-Off) entre el buque e instalaciones en tierra y viceversa, en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad, regularidad y continuidad. Este servicio se presta tanto en tierra como en el buque, dado su acción es sobre la carga.

Carga general: Es todo tipo de carga que se transporta en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Se caracteriza debido a que es posible contar el número de bultos, manipulándose como unidades como: Cajas, cartones, botellas entre otras.

Carga a granel: Es la carga que se transporta en abundancia y sin embalaje. Se estiba directamente en la bodega de los buques en grandes compartimientos especialmente acondicionados.

²⁰<https://www.derechoecuador.com./productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2012/junio>

Carga especial: Su nombre está dado por el cuidado de su manipulación, por condiciones tal como el peso, el grado de conservación, peligrosidad, alto valor y en consecuencia requiere de un trato especial para su estiba.

Carga Contenedorizada:²¹

La carga mediante contenedores es aquella que se realiza utilizando para ello contenedores. El contenedor con carga, es considerado como el instrumento del comercio exterior, el cual es una unidad de carga, que da la posibilidad de transferir mercaderías de un modo de transporte a otro con el uso de elementos mecánicos, en forma rápida y segura, cuyo objetivo principal es abaratar los costos totales del transporte.

Estiba y Desestiba: Comprende el poner a disposición el personal y /o equipos necesarios para la acomodación o desmovilización de cargas sueltas o contenedores. Este servicio se presta tanto en tierra como en el buque, dado que su acción es sobre la carga.

Tarifas Generales y específicas: Se refiere a los conceptos y tarifas por los cuales el buque debe cancelar los valores al recibir los servicios del Puerto, los datos que se observan son: Clase, Servicio, Cantidad, Tarifa y Valor.

Almacenamiento: Comprende la puesta a disposición de un espacio físico como bodegas, patios, galpones, silos, tanques, etc. para la custodia de cargas sueltas, contenedores, gráneles sólidos y líquidos, o cualquier otro tipo de carga, en condiciones de seguridad.

Inspección a la carga: Consiste en la prestación del servicio de inspección cualitativa y cuantitativa de las cargas de exportación o importación, para dar la aceptación de un embarque o la constatación de un siniestro sujeto a reclamación.

²¹ Trainmar Ecuador, El Contenedor, Principios Básicos Tomo II.

Inspecciones a Naves: Consiste en la prestación del servicio de inspección técnica y especializada de naves, en cuanto a su estructura, arquitectura naval, motores, elementos de seguridad, componentes específicos e incluso submarinas, durante su permanencia dentro de la jurisdicción portuaria y de terminales marítimos y fluviales.

Practicaje: Consiste en el asesoramiento al Capitán de la nave en maniobras y documentos náuticos durante la realización de las operaciones de acceso a puertos y/o terminales, atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloamiento y maniobras de giro, dentro de la jurisdicción portuaria y en condiciones de seguridad de las naves que utilicen la infraestructura de puertos o terminales portuarios y fluviales. Este servicio se da en responsabilidad solidaria del Práctico con el Capitán de la nave.

Remolque de naves: Consiste en la asistencia a los movimientos de una nave, siguiendo las instrucciones del Capitán o del Práctico, mediante el enganche a uno o varios remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o si fuera el caso, el acompañamiento o puesta a disposición.

Servicio de Lanchas: Consiste en la provisión de embarcaciones menores con su tripulación para la prestación de servicios de traslado entre el muelle o terminal y las naves que se encontrasen en las zonas de fondeo, espera y cuarentena y viceversa.

Tarja:

Comprende la determinación y verificación de los manifiestos de carga contra la carga físicamente transferida del buque al muelle o viceversa, mediante medios electrónicos o físicos.

Importación: Destinación aduanera, también denominada Despacho a Consumo, consistente en introducir legalmente al territorio aduanero de la República productos procedentes del exterior o de una zona o puerto libre.

Exportación: Destinación aduanera que consiste en expedir legalmente productos de la República con destino a países extranjeros.

2.3.2. Comunidad portuaria

Los Puertos Marítimos son considerados como un eslabón de la cadena logística, en él confluyen diversos actores públicos y privados, que intervienen de diferentes formas en las actividades que se desarrollan en los mismos, los cuales están interrelacionados y que conforman en conjunto lo que se denomina Comunidad Portuaria, definida como “Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios”²² cuyo desempeño influye en el esquema integral de la prestación de servicio, para las operaciones de comercio exterior.

Cuadro # 03: Agentes en APPB

AGENTES QUE INTERVIENEN EN LA CADENA LOGISTICA EN APPB	
AGENTES PUBLICOS	AGENTES PRIVADOS
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR	EXPORTADOR
CAPITANIA MARITIMA DE PTO.BOLIVAR	IMPORTADOR
SERVICIO NACIONAL DE ADUANA	AGENTE NAVIERO
AGENCIA DE ASEGURAMIENTO DE CALIDAD DEL AGRO	OPERADOR PORTUARIO DE BUQUE
SERVICIO ESPECIAL DE INSPECCION Y VIGILANCIA	OPERADOR PORTUARIO DE CARGA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS	OPERADOR DE SERVICIOS CONEXOS
MINISTERIO DEL EXTERIOR	AGENTE DE ADUANA
MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA	TRANSPORTE TERRESTRE

En el cuadro precedente se puede identificar a los Agentes más comunes, que interactúan y están relacionados con la recepción y despacho del buque y con el movimiento de las mercancías en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, cuyas definiciones transcritas a continuación es tomada del Reglamento de Operaciones Portuario, mismo forma parte de la bibliografía; y, a los que tradicionalmente

²² Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

dependiendo del cliente del servicio, se los clasifica en: Agentes Privados y Agentes Públicos, entre los que se destacan los siguientes:

2.3.2.1. Agentes Privados

Importador: Es la persona natural o jurídica que adquiere mercancías procedentes del extranjero o que contrata servicios prestados por sujetos de otros países.

Exportador: Es la persona natural o jurídica que envía legalmente productos nacionales o nacionalizados al exterior, con el objeto que sean usados y consumidos en el extranjero.

Vinculados a los servicios al buque:

Armador: Es la persona natural o jurídica que, como transportador propietario o no de la embarcación, ejerce la navegación de un buque por cuenta y riesgo propio.

Agente Naviero: Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con el arribo y estadía del buque, aceptando en nombre del armador, los derechos y obligaciones que a éste le corresponden en dichas gestiones. Incluyendo entre otros, las solicitudes de atraque y salida, despacho del buque frente a organismos y autoridades (Administración marítima, Sanidad exterior, policía de fronteras), atención a la tripulación, abono de tasas y tarifas, suministros al buque, reparaciones necesarias.

Operador Portuario de Buque: (OPB).- Es el Operador Portuario cuyos servicios técnicos especializados se brindan directamente a los buques o naves facilitando el acceso, permanencia y salida de las naves desde una zona de servicio portuario o terminales portuarios y que brindan los servicios de practicaje, remolque, lancha y amarre del buque.

❖ **Práctico:** Es toda persona natural especializada en la navegación en aguas jurisdiccionales de los puertos y, en general vías acuáticas del país, calificada

por la Autoridad Competente y poseedora de la matrícula respectiva, que está habilitada para la prestación del servicio de practicaje. Asesor del Capitán del Buque, en maniobras de acceso a un Puerto.

- ❖ **Empresas de Remolque:** Personas jurídicas, que prestan servicios para halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

- ❖ **Empresas amarradoras:** Personas jurídicas, que prestan servicios para sujetar las embarcaciones cuando estas se atracan a los muelles.

Vinculados a los servicios a la mercancía:

Agente de Aduana: Es la persona natural o jurídica cuya licencia otorgada por el Gerente General de la Corporación Aduanera le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera. El agente de aduana que interviene en el despacho de las mercancías es responsable solidario de la obligación tributaria aduanera, sin perjuicio de la responsabilidad penal que legalmente corresponda. Es el representante legal del importador y del exportador ante las aduanas.

Operador Portuario de Carga: (OPC).- Es el Operador Portuario cuyos servicios permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga, que se desarrollan dentro de naves/buques o dentro de un recinto portuario. Los OPC deberán disponer de máquinas especializadas, equipos, herramientas, implementos de seguridad para sus trabajadores, debidamente capacitados y especializados para su manejo.

Consignatario de la Mercancía/Destinatario: Es la persona física o jurídica que ostenta la representación de la mercancía. Se ocupa de su declaración mediante el manifiesto y del despacho frente a la Aduana, de la contratación y supervisión de las operaciones de manipulación de la mercancía y a veces también del transporte terrestre.

Empresas de Estiba y desestiba: Que ponen a disposición el personal y/o equipos necesarios para la acomodación o desmovilización de cargas sueltas o contenedores. Servicio que se presta tanto en tierra como en el buque, dado que su acción es sobre la carga.

Transportista o Porteador: Es la persona natural o jurídica, titular de una autorización para prestar servicio de transporte.

Vinculados a los servicios conexos

Operador Portuario de Servicios Conexos: (OPSC).- Es el Operador Portuario que presta servicios técnicos especializados y adicionales de apoyo al buque, carga o pasajeros.

El Terminal Marítimo Internacional de Puerto Bolívar es un terminal público operado por Operadores Portuarios de Buque y Operadores Portuarios de Carga, apoyados por Empresas de Servicios Complementarios, con autorización para el desarrollo de su actividad, de acuerdo a lo previsto en el “Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador” y en un marco de la libre contratación y competencia, garantizando la libre contratación en su oferta de servicios, según establecía dicho reglamento, el cual fue derogado con fecha 12 de abril del 2012, con la aprobación de las “Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador”, expedidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante Resolución SPTMF 116/12, mismas que mantienen las figuras Operador Portuario de Buques y Operador Portuario de Carga, aunque su definición cambia.

Como novedad aparece el Operador Portuario de Pasajeros (OPP) y se sustituyen las Empresas de Servicios Complementarios por Operadores de Servicios Portuarios Conexos (OSPC).

Las Agencias Navieras y los Operadores Portuarios de Buque, de carga y conexos, son calificados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo para su operación en el Puerto, para lo cual emite la respectiva matrícula; y, APPB, previo al

cumplimiento de los requisitos administrativos, legales y operativos (Presentación de 22 documentos, según lo dispone la Resolución de Directorio No. 1088 emitida el 12 de abril del 2011), emite los permisos de operación a los Operadores Portuarios y Empresas de Servicios Conexos facultándolo para la prestación de los servicios portuarios específicos dentro de las instalaciones directamente administradas por la Entidad Portuaria y bajo condiciones establecidas por la misma..

2.3.2.2. Agentes Públicos:²³

Los agentes Públicos, que existen en los Puertos difieren entre países debido a las distintas organizaciones gubernamentales y a la relación que existen entre los agentes y éstas. Lo que a continuación se desarrolla son los que, interactúan con el Puerto en el desarrollo de las operaciones para la importación y exportación de mercancías.

Capitanía del Puerto de Puerto Bolívar: Tienen por objeto dentro de los límites de sus respectivas circunscripciones, vigilar la correcta y segura navegación de todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que trafiquen en sus aguas jurisdiccionales; exigir el orden, comodidad y seguridad de los pasajeros y tripulantes ecuatorianos embarcados en naves, sea cual fuere su pabellón que se encuentren en las aguas de su jurisdicción; mantener el orden, la moralidad y seguridad en playas, muelles, embarcaderos y establecimientos de industrias marítimas; precautelar los intereses fiscales y cooperar con la defensa nacional, la cual está a cargo de un Capitán del Puerto.

Aduana: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador: Órgano de la Administración Pública, encargada de facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República del Ecuador, así como a quienes efectúen actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías; determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por efecto de la importación y exportación de mercancías; resolver los

²³<https://www.derechoecuador.com./productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2011/agosto/code/1991/registro-oficial-no.-507>.

reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; prevenir, perseguir y sancionar las infracciones aduaneras.

Los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración, aforo, liquidación, recaudación tributaria y el control y vigilancia de las mercaderías ingresadas al amparo de los regímenes aduaneros especiales.

El registro automático de la documentación de importación y exportación, se lo realiza a través del Sistema ECUAPASS, implementado por la Aduana.

Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de Calidad del Agro – AGROCALIDAD:

Es la Autoridad Nacional Sanitaria, Fitosanitaria y de Inocuidad de los Alimentos, encargada de la definición y ejecución de políticas, regulación y control de las actividades productivas del agro nacional. La cual, es respaldada por normas nacionales e internacionales, que apuntan a la protección y mejoramiento de la producción agropecuaria, implantación de prácticas de inocuidad alimentaria, el control de la calidad de los insumos, el apoyo a la preservación de la salud pública y el ambiente, incorporando al sector privado y otros actores en la ejecución de planes, programas y proyectos.

Servicio Especial de inspección y vigilancia:

Encargadas de realizar la inspección de la tripulación y el personal de estibadores y de la seguridad integral del buque, en su estancia en el Puerto.

Se identifica especialmente por su posición y funciones a la propia Autoridad Portuaria, que de acuerdo a la tendencia actual es la llamada a desempeñar el liderazgo dentro de toda la Comunidad Portuaria, quien establece las regulaciones para la prestación del servicio.

2.3.2.3. Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar:

Grafico # 07: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar



Es una Entidad de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, creada por Decreto Ejecutivo No. 1043 del 28 de diciembre de 1970, publicado en el Registro Oficial No. 147 del 22 de enero de 1971, iniciando sus operaciones de servicio portuario el 5 de marzo de 1971 y está sujeta a las disposiciones de la Ley General de Puertos, Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, al Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa.

De acuerdo a las estadísticas, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar es el segundo puerto en exportaciones a nivel de Ecuador, cuya misión, visión y objetivos, están definidos en el Plan Estratégico de Desarrollo Institucional: 2009-2025.

Ubicada en la provincia de El Oro, cantón Machala, parroquia de Puerto Bolívar, a la entrada del canal Santa Rosa, al sur del Golfo de Guayaquil y protegida por la Isla Jambelí. A 4.5 millas náuticas, desde la boya de mar hasta sus muelles, por ésta razón no es afectado por el oleaje; y, a 13 millas náuticas de las rutas de tráfico internacional que enlazan el paso del canal de Panamá con el resto del mundo.

Hinterland geográfico y comercial (Tierra adentro).- Lo constituyen el sector del austro ecuatoriano, las provincias de El Oro, Loja, Azuay, Cañar y Zamora Chinchipe, así como también el sector más cercano de las provincias del Guayas, Morona Santiago y el Sector Norte de Perú.

Foreland geográfico y comercial (Tierra afuera).- Constituye la puerta de entrada y salida de un importante flujo comercial hacia y desde los mercados del Asia-Pacífico y la costa oeste de Estados Unidos; y, a través del Canal de Panamá, se conecta con la costa Este de Estados Unidos y Europa y los países Africanos y del Medio Oriente. Importando y exportando a países como Estados Unidos, Canadá, España, Polonia, Bélgica, Rusia Holanda, Inglaterra, Portugal, Alemania, Italia, Rusia, Siria, Yugoslavia, China, Panamá, Costa Rica, Guatemala.

Infraestructura Portuaria

Los proyectos denominados “Ampliación del Terminal Marítimo Internacional, denominado Atracadero 5”, destinado al manejo de la carga contenerizada, con una longitud de 300 metros; y, “Mejoramiento de las instalaciones portuarias existentes”, que se desarrollan actualmente, son el resultado de contar con infraestructura moderna, para cubrir los requerimientos de instalaciones portuarias para la atención principalmente de la carga contenedORIZADA, por el incremento sostenido y continuado del tráfico mundial de contenedores y para satisfacer la demanda por la prestación de los servicios a la carga y a las naves de tráfico internacional.

Las instalaciones de atraque, bodegas y patios se detallan en los cuadros siguientes:

Cuadro # 05: Sitios de Atraque

Muelles	Atracadero	longitud	Ancho	Calado	Capacidad	Buques
Espigón	N 1	130 ml	30,00 m	12,00	5 ton/m2	Gráneles
Espigón	N 2	130 ml	30,00 m	12,00	5 ton/m2	Gráneles
Marginal	N 3	180 ml	25,00 m	12,00	5 ton/m2	Banano
Marginal	N 4	180 ml	25,00 m	12,00	5 ton/m2	Banano
Contened	N 5	300 ml	98,75 m	12,00	5 ton/m2	Contened
Totales		920 ml				

Cuadro # 06: Bodegas y patios de respaldo al muelle de espigón

Designación	Áreas m2	Características	Cargas
Bodegas	17.846,02	Cubiertas cerradas	Gráneles otros
Patios	17.772,89	Enmallado asfalto	Gráneles otros
Totales	35.618,91		

Cuadro # 07: Bodegas y patios de respaldo al muelle marginal

Denominación	Áreas m2	Características	Cargas
Bodegas	10.560,00	Cubiertas abiertas	Paletas banano
Patio reefer	28.696,30	Pavimento rígido	Contenedores
Patio estacionar	53.570,80	Pavimento asfaltico	Camiones carga
Patios	58.441,23	Pavimento rígido	Contenedores
Totales	151.268,33		

Cuadro # 08: Bodegas y patios de respaldo al muelle de contenedores No. 5

Denominación	Áreas m2	Características	Cargas
Patios	57.095,00	Por construir	Contenedores
Reserva	248.779,16	Relleno compactado	Carga rodante
Totales	305.874,16		

Movilización de buques y carga

Debido a la producción bananera de la Provincia de El Oro, el Puerto se especializa en el manejo de la carga de banano, el cual se ha constituido en el principal producto de exportación, representando el 96 % del movimiento total de la carga que se moviliza por éste Puerto, por ello sus instalaciones están orientadas al manejo de esa fruta.

A éste Puerto, también ingresan diversas mercaderías de importación para el consumo de la Provincia, la zona del Austro y el resto del país. De lo anterior, se desprende que generalmente arriban buques de carga general y en la mayoría de los casos (80%) están acondicionados para el transporte de la carga de banano contenedorizada y refrigerada.

Cuadro # 09: Movilización de Mercadería de Exportación e Importación

MOVILIZACION DE MERCADERIA DE EXPORTACION E IMPORTACION : 2003 - 2012 (TM.)						
AÑO	Buques	Exportación	Porcentaje	Importación	Porcentaje	Total
2003	471	1.518.476,00	94,18	93.778,00	5,82	1.612.254,00
2004	495	1.475.289,00	95,05	76.865,00	4,95	1.552.154,00
2005	462	1.346.854,00	94,37	80.319,00	5,63	1.427.173,00
2006	488	1.422.647,00	94,60	81.219,00	5,40	1.503.866,00
2007	509	1.653.538,00	92,72	129.788,00	7,28	1.783.326,00
2008	557	1.680.949,00	94,68	94.364,00	5,32	1.775.313,00
2009	500	1.704.358,00	94,81	93.259,00	5,19	1.797.617,00
2010	536	1.911.968,00	94,57	109.702,00	5,43	2.021.670,00
2011	479	1.874.367,00	94,30	113.265,00	5,70	1.987.632,00
2012	381	1.559.114,00	92,80	120.906,00	7,20	1.680.020,00

Fuente: Estadísticas de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

En base a las estadísticas, se puede apreciar que las exportaciones, superan a las importaciones. Así como también que pese al resultado de los años 2011 y 2012, existe una tendencia creciente del tráfico de mercancías de exportación desde el año 2005 al 2010. Con relación a las importaciones, durante el mismo periodo, se resalta que ha habido un crecimiento constante en la carga que proviene de otros países, con destinos hacia diferentes lugares de las zonas de influencia.

De lo anterior, se concluye que existe un desequilibrio entre éstos tráficos, el promedio del histórico refleja un 94,19 % con relación a la carga de exportación y un 5,81 % con relación a la carga de importación, del total de toneladas movilizadas durante ese periodo; que las importaciones no influyen en el tráfico total; y, que las exportaciones dependen de la producción bananera de la Provincia.

2.3.3. Variable Dependiente

2.3.3.1. Operaciones Portuarias

Una operación portuaria es el proceso que comprende los aspectos previos al atraque o zarpe del buque, los procesos que se efectúan al arribo y zarpe del buque, la manipulación de la mercancía en su paso por el puerto; es decir, las maniobras o movimientos que se realizan en su traslado desde el buque al Puerto y viceversa. Además, el servicio prestado a los pasajeros, los procesos que se realizan

previamente, en los que participan diferentes agentes especializados, encargados de prestar los servicios de manera eficiente y eficaz, con el objeto de mantener y conseguir clientes satisfechos, ajustándose siempre a los cambios del negocio y del entorno.

Grafico # 09: Operaciones Portuarias



Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, opera los servicios portuarios a través de las siguientes empresas:

- Operador Portuario de Buque (Anexo A.1)
- Operador Portuario de Servicios Conexos (Anexo A.1)
- Operador Portuario de Carga (Anexo A.2)

Los Agentes Navieros, contratan los servicios de los operadores portuarios de buque, de carga y conexos y además pagan las tasas portuarias al Puerto, por las operaciones que realizan sobre sus buques.(Anexo A.1)

Los Exportadores e Importadores, contratan a Agentes Navieros para la atención al buque y a los Agentes de Aduana para los tramites de exportación o importación de su mercancía.

La Aduana y las Verificadoras, constatan el contenido de las cargas de exportación e importación, para sus propios fines.

2.3.3.2. Servicios Portuarios:

²⁴Las “Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador” son de cumplimiento obligatorio para la prestación de servicios portuarios que se ejecuten dentro de las jurisdicciones portuarias de las Entidades Portuarias y Terminales Portuarios habilitados, marítimos o fluviales; sean éstos públicos, privados, mixtos o terminales petroleros, en las que los servicios portuarios fueron definidos de la siguiente manera:

Servicios Portuarios.- Son las actividades técnicas especializadas que se desarrollan en los espacios acuáticos y/o terrestres de las jurisdicciones portuarias, para atender a los buques y barcasas, a la carga y pasajeros; que pueden ser de prestación pública directa, indirecta, privada, mixta o de economía popular y solidaria, a través de personas jurídicas matriculadas. Los cuales se clasifican en:

Servicios Generales.- Son aquellos servicios de utilización o consumo común cuya forma de prestación es directa, siendo los usuarios del puerto o terminal marítima o fluvial quienes se benefician de éstos servicios sin necesidad de solicitud y que son prestados en áreas comunes con fines de uso público y no discriminación dentro de su jurisdicción portuaria. Las entidades públicas portuarias presentarán bajo su responsabilidad y control, los siguientes servicios portuarios: Vigilancia y Seguridad, alumbrado Público, limpieza, manejo de Desechos Sólidos y Líquidos, control de Plagas, otros Servicios Generales de similar naturaleza

Servicios al buque y embarcaciones.- Consisten en la gestión y ejecución de actividades que permitan y faciliten el acceso, tránsito seguro, operación y maniobras de los buques y embarcaciones de los puertos y terminales marítimos y fluviales, en las jurisdicciones portuarias, incluyendo sus zonas de aproximación y fondeo. Se podrán prestar los siguientes servicios al buque, de forma directa o indirecta:

²⁴ <https://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2012/junio>

Dragado, señalización, Balizamiento y Otras Ayudas a la Navegación, ordenación, coordinación y control del Tráfico Marítimo, practicaaje, remolques de naves, amarre y desamarre, servicios de Apoyo y otros servicios a la nave.

Grafico # 10: Servicios al Buque y Embarcaciones



Servicios a la Carga.- Consisten en la gestión y ejecución de actividades para la transferencia y almacenamiento de las cargas y sus actividades conexas, dentro de los recintos portuarios o dentro de los buques o barcasas. Se podrán prestar los siguientes servicios a la carga, de forma directa o indirecta: Carga y descarga, estiba, reestiba y desestiba, trinca y destrinca, tarja, porteo, almacenamiento, pesaje, conexión y energía a contenedores, otros servicios a la carga.

Gráficos # 11: Servicios a la Carga



Servicios Conexos.- Consisten en la gestión de apoyo o complemento para los servicios portuarios al buque o embarcación a los pasajeros o a la carga.

Se podrán prestar los siguientes servicios conexos, de forma directa o indirecta: Suministros y Provisiones, servicio de lanchas, limpieza y reparación de unidades de carga, inspecciones a la carga, inspecciones a naves, reparaciones y mantenimiento de buques y embarcaciones, embalaje, paletizaje, otros servicios complementarios

Servicios a Pasajeros.- Consisten en la gestión y ejecución de actividades para el embarque y desembarque de pasajeros entre la terminal internacional marítima o fluvial y las naves especializadas para el transporte de personas, así como la atención para el ingreso y/o salida del terminal, traslados y/o permanencia en la terminal.

La Entidad Portuaria podrá prestar, de forma directa o indirecta, dentro de la jurisdicción portuaria y de terminales marítimos y fluviales, los servicios a pasajeros para Embarque y Desembarque, Carga y Descarga de Equipajes, Carga y Descarga de Vehículos y Otros Servicios a Pasajeros.

Para la solicitud de los servicios, infraestructuras y facilidades portuarias, así como para la entrada, salida y permanencia de las cargas en Puerto, se siguen los procedimientos, normas y requisitos establecidos por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

2.3.3.3. Facturación de Servicios

Por la prestación de los Servicios APPB, obtiene ingresos provenientes del cobro de tasas portuarias por el uso de las infraestructura y facilidades prestadas a las cargas y naves de tráfico internacional, aplicando para el efecto el nivel y normativa tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado, para tráfico Internacional expedida mediante Registro Oficial No.180 expedido el 04 de enero del 2006.

- ❖ **Agentes Navieros:** Se facturan las tasas portuarias, como uso de canal de acceso, uso de muelles, uso de fondeadero y uso de infraestructura portuaria (Carga general embarcada y desembarcada, Contenedores llenos embarcadores y desembarcados, carga general en trasbordo y en tránsito, carga en contenedores en trasbordo y en tránsito, contenedores vacíos embarcados y desembarcados).

- ❖ **Operador Portuario de Buque:** Uso de facilidades por prácticos, uso de facilidades por remolque y lancha.

- ❖ **Operador Portuario de Carga:** Uso de tomas reefer, servicio de uso de básculas, uso de zonas de almacenamiento, ocupación de bodegas paletizado, alquiler de patios y bodegas.

- ❖ **Operador Portuario de Servicios Conexos:** Servicio de Tarja.

2.4. Fundamento Legal

Constitución de la República del Ecuador:

Art. 314.- “El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructura portuaria y aeroportuaria, y los demás que determine la ley.”

Art. 339.- “El estado promoverá las inversiones nacionales y extranjeras, y establecerá regulaciones específicas de acuerdo a sus tipos, otorgando prioridad a la inversión nacional. Las inversiones se orientarán con criterios de diversificación productiva, innovación tecnológica, y generación de equilibrios regionales y sectoriales”.

Creación de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, mediante Decreto ejecutivo No. 1043 del 28 de diciembre de 1970, publicado en Registro Oficial No. 147 del 22 de enero de 1971.

Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, expedida mediante Decreto Supremo No. 289, del 12 de abril de 1976, publicada en el R.O. No 67 del 15 de abril de 1976.

Nivel y Normativa Tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado para tráfico Internacional, expedido mediante Registro Oficial No. 180, del 04 de enero del 2006.

Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, expedido por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Resolución No. 421/09, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 507, de agosto 05 del 2011.

Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, expedidas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Resolución SPTMF-116-12, publicada en el Registro Oficial No. 717, de junio 05 del 2012.

Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, expedida por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Resolución SPTMF-03-13, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 890, del 13 de febrero del 2013.

2.5. Hipótesis

La implementación de un Sistema de Gestión integral marítimo - portuario, utilizando plataformas tecnológicas, que se opere utilizando el internet, integraran los procesos administrativos para desarrollar las transacciones de comercio exterior, entre Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, los Agentes Portuarios y el resto de la administración pública; facilitando a las partes involucradas en las operaciones portuarias, prestadores de servicios y destinatarios de los mismos, el intercambio de información y el flujo de documentos; logrando la simplificación y estandarización de los procedimientos, mismos que se realizarían en forma paralela a los flujos físicos de las actividades por atención a los buques y a las cargas que se prestan en la zona de servicios portuarios; y, el cumplimiento de la normativa acorde a los procesos operativos; permitirá realizar procesos automatizados eficientes en la prestación de los servicios, consiguiendo ahorros económicos, de tiempo y la captación de nuevos clientes para el Puerto.

CAPITULO III

3. METODOLOGIA

3.1. Tipo de Investigación:

El presente trabajo investigativo, está basado en una investigación teórica, descriptiva, y propositiva.

Teórica: Para poder cumplir con el objetivo general se requirió el conocimiento y análisis brindado por la investigación del proceso de gestión de la documentación, los documentos y agentes portuarios que intervienen en las operaciones portuarias para la recepción, estadía y salida del buque y para el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto y otra información referente al tema, obtenida por medio de consultas en el internet (Google Académico), libros, revistas, folletos, página web del Puerto y especializadas en temas portuarios.

Descriptiva Retrospectiva: En virtud de que se observó las variables de estudio en los años 2010, 2011 y 2012, base de la cual se determinó la alternativa de solución para optimizar la gestión documental para realizar las operaciones portuarias, durante el proceso de importación y exportación a través de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Propositiva: Del resultado del presente trabajo se realizó la propuesta de desarrollar lo términos de referencia para la contratación del estudio, para el diseño, desarrollo e implementación de un Sistema Informático Integral que englobe las operaciones marítimos - portuarias que realizan los diferentes agentes que intervienen en la cadena para los trámites de documentos en el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto.

3.2. Universo y Muestra

3.2.1. Población:

Considerando que el objeto de la investigación es determinar la repercusión que tiene la gestión de la documentación que se realiza entre Autoridad Portuaria de

Puerto Bolívar y las empresas que intervienen en el desarrollo de las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de la mercancía, el universo de la población objeto de estudio fue seleccionada en función de las actividades directamente relacionadas con APPB, que desarrollan las empresas identificadas en éste proceso, es decir, Agencias Navieras, Operadores Portuarios de Buque, de Carga y Conexos, que están autorizadas para la prestación de los servicios portuarios, la Aduana, Agro-calidad, Antinarcóticos, Capitanía del Puerto, mismas que suman un total de 37 empresas: y, en la propia Autoridad Portuaria, al Jefe del Departamento de Operaciones, el responsable de Control de Operaciones y el responsable de Control de Almacenaje, el Superintendente de terminal, el responsable de control de estadísticas, el Operador del AISV, el Jefe de la Unidad de procesos, el Programador y responsable de la seguridad de la información de la Unidad de Procesos, el Jefe de la Unidad de Control de Gestión, el Analista de Costos y Mercadeo, la Jefe de la Unidad de Modernización y Comercialización, el Oficial de Protección de las instalaciones portuarias, la Facturadora y la Secretaria General de APPB, sumando un total de 15 Funcionarios. Por lo tanto la población ascendió a un total de 52 participantes, mismos que contribuyeron con sus respuestas para concretar la presente investigación.

3.2.2. Muestra:

La investigación se aplicó a la población representativa antes citada, por lo que para efectos del presente estudio, no se aplicó muestra.

3.3. Técnicas e Instrumentos de Investigación

3.3.1. Técnicas:

Se utilizó la encuesta como técnica para la investigación, a través de la cual se espera averiguar las causas de la deficiente gestión documental que se realiza entre APPB y los Agentes Portuarios durante el proceso de importación y exportación de las mercancías, que repercute negativamente en las operaciones portuarias en Autoridad portuaria de Puerto Bolívar, entre los años 2010 al 2012, dándole un enfoque cuantitativo en virtud de que se recopiló datos que serán sujetos a análisis estadístico y cualitativo, dado que éstos resultados son el sustento del análisis de la presente investigación.

3.3.2. Instrumentos:

Se utilizó para el efecto dos cuestionarios impresos compuestos por 7 preguntas, que sirvieron para las encuestas a los 37 agentes portuarios que forman parte de la investigación; y, de 14 preguntas para las entrevistas a los 15 Funcionarios de APPB. En función de la operacionalización de los objetivos, las encuestas fueron enfocadas en conocer el criterio de la población, fundamentada en el conocimiento de la experiencia, referente a la situación actual de la gestión documental, los procedimientos e indicadores definidos para el proceso de importación y exportación, aplicación de normativa y conectividad de los sistemas.

3.4. Operacionalización de los Objetivos

Cuadro # 10: Operacionalización de los Objetivos

OPERACIONALIZACION DE LOS OBJETIVOS					
OBJETIVO GENERAL		Analizar los motivos de la deficiente gestión documental que se realiza entre APPB y los Agentes Portuarios, durante el proceso de importación y exportación de las mercancías, que repercute negativamente en las operaciones portuarias.			
OBJETIVO ESPECIFICO	VARIABLE	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS BASICOS	TECNICAS
Diagnóstico de la situación actual de la gestión documental para realizar las operaciones durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través de APPB.	Gestión documental	Proceso Administrativo	Documentación Física	¿Los documentos que se requieren para efectuar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, son presentados en forma y en los tiempos establecidos, de acuerdo a la normativa ?	Aplicación de la guía de entrevista al personal de APPB, objeto del estudio
			Sistema Informático Integral Portuario	¿Cómo califica usted, el Sistema informático, que actualmente se utiliza en APPB., para el ingreso y proceso de la información y documentación para realizar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de las cargas a través de APPB?	Entrevista y Papeles de trabajo
Determinar el flujo de las operaciones y documentos que se utilizan durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través de APPB.	Procedimientos	Proceso de exportación e importación	Productividad y Gestión	¿Conoce usted, si existen procedimientos integrados de la gestión documental e indicadores formalmente establecidos que permitan medir la eficiencia y eficacia de los procedimientos que se ejecutan en la gestión documental para el proceso de importación y exportación de la carga a través del APPB?	Aplicación de la guía de entrevista al personal de APPB, objeto del estudio
Establecer las concordancias de los documentos requeridos por APPB, con la normativa vigente, para realizar las operaciones portuarias, durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto, en el periodo 2010 – 2012.	Normativa	Marco Normativo, para la gestión documental entre APPB y los Agentes Portuarios	Alcance, contenido y modificaciones de normativa	¿Conoce usted, el marco normativo, mediante el cual se regula el intercambio de información y flujo de documentos para la ejecución de las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través de APPB?	Aplicación de la guía de entrevista al personal de APPB, y de la encuesta al personal de las organizaciones objeto del estudio
Determinar las causas de falta de integración y conectividad de los sistemas y las tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias.	Sistemas de Gestión	Actores involucrados	Interoperabilidad de los Sistemas	¿Cuál considera usted la causa, para la falta de integración y conectividad de los sistemas y tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias?	Aplicación de la guía de encuesta al personal de las organizaciones objeto del estudio

3.5. Recolección y Tabulación de la Información

Luego de obtener la información, la tabulación de la misma se efectuó a través de una matriz elaborada en el sistema informático Excel, presentando los resultados de los datos por medio de cuadros y gráficos con relación a las variables, en forma de barras o pasteles.

El análisis de los datos se lo realizó transformando los mismos de absolutos a porcentajes, realizando además el análisis cualitativo mediante la descripción e interpretación de la información obtenida referente al tema de la presente investigación.

3.6. Aspectos Éticos Legales.

Para efecto de proteger a la población objeto de estudio, se mantuvo absoluta reserva de los nombres de las personas que intervienen en el estudio, siendo utilizada únicamente la información correspondiente al tema bajo la responsabilidad del autor.

CAPITULO IV

4. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Este capítulo está relacionado con el análisis e interpretación de los resultados obtenidos, luego de la aplicación de los instrumentos a Funcionarios del Puerto y Agentes Portuarios, participantes de las interrogantes planteadas, lo que permitió recopilar información para desarrollar los objetivos específicos de la presente investigación.

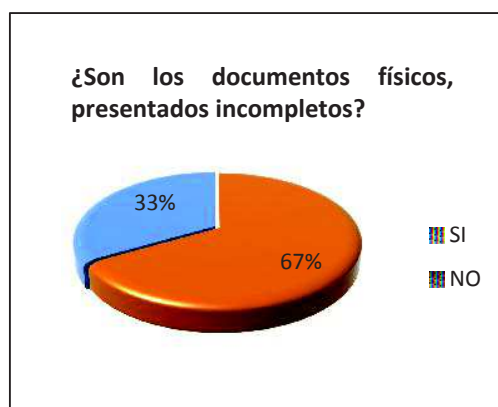
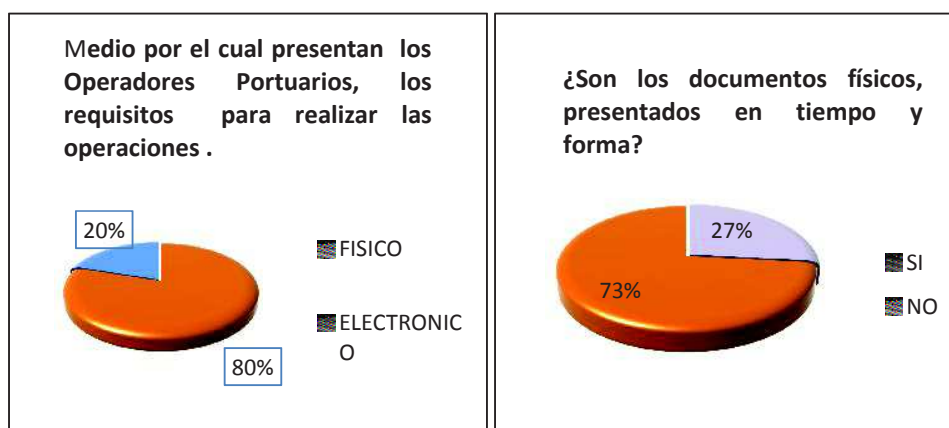
Entrevistas a funcionarios

4.1 Diagnóstico de la Situación Actual de la Gestión Documental.

Cuadro # 11: Percepción sobre la situación actual de la gestión documental

¿Por qué medio presentan los Agentes Portuarios, los requisitos necesarios para realizar las operaciones portuarias en el proceso de <u>importación y exportación de la carga a través del Puerto?</u>	Personas entrevistadas	Participación %
Físico	12	80
Electrónico	3	20
Total	15	100
¿Los documentos que se requieren para efectuar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, son presentados en forma y en los tiempos establecidos, de acuerdo a la normativa?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	4	26,67
NO	11	73,33
Total	15	100
¿Los documentos que se requieren para efectuar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, son presentados incompletos?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	10	66,67
NO	5	33,33
Total	15	100
Resultados Cuestionario/Valarezo 2013 a Funcionarios de APPB		

Gráficos # 12: Percepción de la gestión documental



La guía de entrevista fue aplicada a 15 Funcionarios de APPB que tienen relación directa con la recepción, revisión, análisis, control y proceso de los documentos que intervienen en el flujo de los trámites para las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las mercancías.

Tal como se puede apreciar en el cuadro precedente, de los resultados obtenidos a las entrevistas efectuadas, se ha determinado que el 80 % de los Funcionarios, señala que los requisitos presentados por los Operadores Portuarios, para realizar las operaciones dentro del Puerto, lo realizan utilizando documentos físicos, tomando como base lo estipulado en el Reglamento de Operaciones, las normas que regulan los servicios portuarios y la normativa tarifaria que rige para APPB, lo que implica utilización de papel para los trámites administrativos que genera acumulación de documentos y el respectivo gasto administrativo para el almacenamiento y custodia

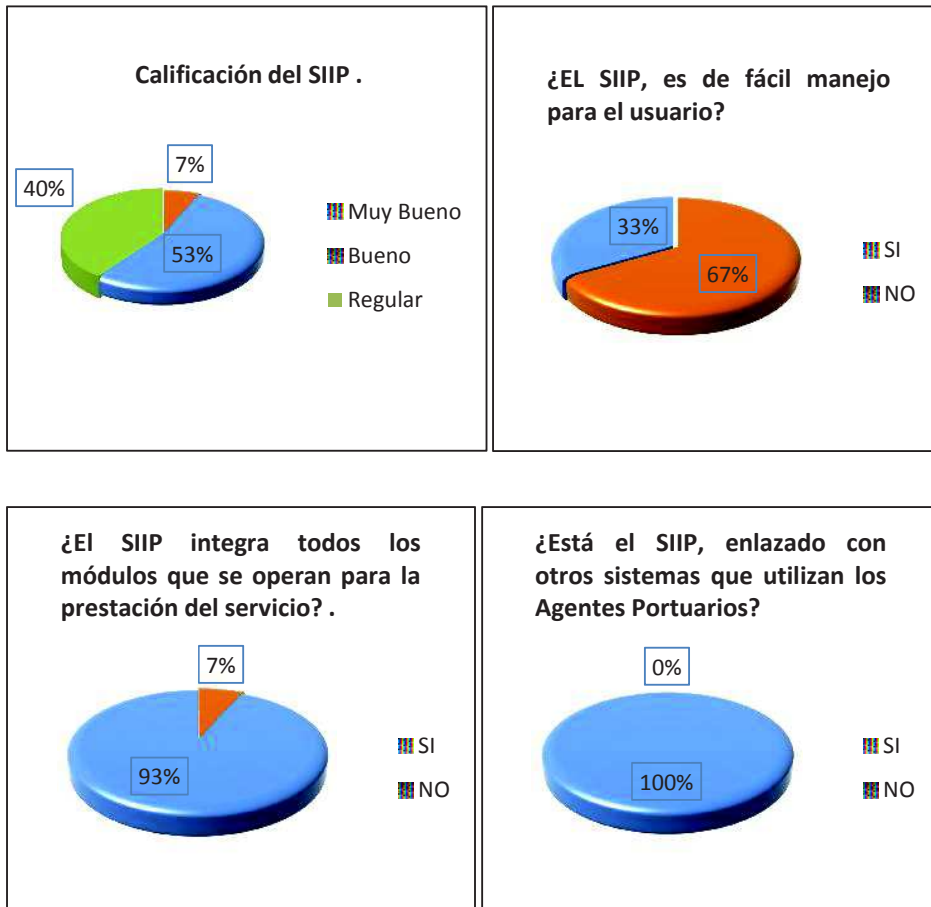
de los mismos; y, que posteriormente los datos son ingresados al Sistema Informático Integral Portuario (SIIP), en sus diferentes módulos, de acuerdo a la operación.

Referente a que si los Operadores Portuarios, presentan la documentación requerida en forma y en los tiempos establecidos de acuerdo a la normativa legal, el 27 % de los entrevistados manifiestan que los documentos son presentados sin errores y dentro de los plazos, mientras que el 73 % manifiesta que los documentos son presentados con errores y a destiempo, lo que ocasiona demoras en el trámite administrativo que se realiza previo a la operación; así mismo con relación a la presentación completa de los documentos, el 33 % de los Funcionarios manifiestan que son presentados completos, mientras que el 67 % manifiestan que son presentados incompletos, lo que permite determinar que la gestión documental, no se realiza paralela a la gestión operativa.

Cuadro # 12: Criterios sobre el SIIP

¿Cómo califica usted el Sistema informático, que actualmente se utiliza en APPB, para el ingreso y proceso de la información y documentación para realizar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de las cargas a través del	Personas entrevistadas	Participación %
Muy Bueno	1	6,67
Bueno	8	53,33
Regular	6	40,00
Total	15	100
¿El SIIP, que se utiliza en APPB, es de facil manejo para el usuario ?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	10	66,67
NO	5	33,33
Total	15	100
¿El SIIP, que se utiliza en APPB, integra todos los módulos que se operan para la prestación de los servicios ?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	1	6,67
NO	14	93,33
Total	15	100
¿Esta el SIIP, enlazado con otros sistemas informáticos, que utilizan los agentes portuarios?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	0	0
NO	15	100
Total	15	100
Resultados Cuestionario/Valarezo 2013 a Funcionarios de APPB		

Gráficos # 13: Criterios sobre el SIIP



En las preguntas realizadas con el objeto de averiguar la percepción que se tiene del funcionamiento y uso actual del Sistema Informático Integral Portuario (SIIP), mediante el cual se procesa la información, el 40 % de los Funcionarios que operan el sistema lo califican regular, el 53 % de bueno y el 7 %, lo califica de muy bueno; así mismo referente a si el sistema es de fácil manejo, el 33 % manifiesta que no, mientras que el 67 % indica que si es de fácil manejo. Estos resultados reflejan que el SIIP, puede ser mejorado para lograr una mejor operatividad del mismo.

Con relación a la interconectividad de todos los módulos que lo comprenden, así como su enlace con otros sistemas, se obtiene las siguientes respuestas: el 7 % manifiestan que si está interrelacionado, mientras que el 93 % indican que no; y, el 100 % de los Funcionarios, coinciden en que no está conectado con otros sistemas operados por los Agentes Portuarios.

Esto ocasiona que los datos sean ingresados por los usuarios en diferentes módulos, mismos que no están conectados entre sí, lo que dificulta el proceso secuencial de la información y ocasiona dilatación de los tiempos para realizar las operaciones.

4.1.1 Análisis del SIIP.-

Para efectos del presente trabajo trataremos el análisis referente a los aspectos de los procesos directamente involucrados a la gestión de operaciones, facturación y gestión financiera, por los servicios portuarios prestados en APPB.

4.1.1.1 Gestión Financiera:

A cargo del Departamento Financiero, a fin de procesar la información y cumplir con los registros económicos y fiscales del Puerto, para lo cual cuenta con el Sistema Integrado de Gestión Financiera, SIGAC desarrollado sobre plataforma ORACLE, que a través de los módulos de Contabilidad, Presupuesto y Tesorería, se registran las emisiones y las recaudaciones de las liquidaciones de pago previo y las facturas por la prestación de los servicios portuarios.

Comentario: La división de tesorería y el usuario, reciben las facturas en soporte físicos, así mismo el departamento de operaciones recibe la liquidación previa en soporte físico, por lo que este módulo debería estar integrado, tanto internamente con el Departamento Financiero- Tesorería y al Departamento de Operaciones, el cual genera y liquida toda la información referente a las operaciones por la prestación de los servicios que se brindan en el Puerto, como externamente con el usuario para las respectivas notificaciones.

4.1.1.2 Gestión y Control de Operaciones:

Realizada por el Departamento de Operaciones de la Terminal y desarrollada sobre plataforma ESPIRAL. La secuencia de las operaciones que se realizan en el terminal implica un flujo de información y documentos, la misma que se ingresa en varias base de datos para su proceso. Generalmente la información se relaciona con el desarrollo de las operaciones en la terminal, a la mercancía o al contenedor que ingresa al Puerto y a la ubicación de la mercancía o contenedor en los espacios físicos. Los módulos internos que permiten abarcar la funcionalidad necesaria para alcanzar un control de los procesos operativos, se detallan a continuación:

El módulo de Planificación y Control de Muelles, permite llevar el control y registro de las operaciones realizadas por las embarcaciones desde su arribo hasta el zarpe: registros de los avisos de entrada, liquidación previa de tarifas a la carga, planificación de naves, asignación de atracaderos, avituallamiento, registro de las diferentes maniobras realizadas por las embarcaciones y zarpe de la nave.

Se realiza la planificación y re planificación, de las embarcaciones que anuncian su arribo, se inicia con el registro de la solicitud de entrada, además se registran los documentos enviados por la agencia naviera donde manifiestan la cantidad y tipo de mercadería que van a movilizar en el puerto. Superintendencia de terminal registra las maniobras que realizan las embarcaciones, desde el arribo hasta la de zarpe, estas maniobras permiten calcular los tiempos de permanencia en muelle y fondeo de las embarcaciones; se registra los incidentes que se producen en los muelles por las operaciones que no cumplan con las normas de seguridad y el reglamento de operaciones portuarias, por el incorrecto manejo y manipulación de la carga general / carga peligrosa y demás anomalías que sean reportadas al departamento; y, además se realiza registros del fondeo, atraque y liquidación del buque.

Comentario: La solicitud de permiso de ingreso de los buques, se la realiza vía correo electrónico o soporte papel con entrega física. Así mismo el pago previo que se realiza en tesorería se lo presenta en documento físico. Estos procesos deberían estar integrados a través de un solo sistema.

El módulo de Tarja registra los informes que emite la empresa de Tarja luego de verificar y constatar que la mercadería registrada en los manifiestos entregados por la Agencia Naviera es físicamente embarcada /desembarcada de las naves. La empresa de Tarja es asignada a las embarcaciones de forma rotativa, mismas que presentan al departamento de operaciones inmediatamente después del zarpe de la embarcación, la información referente a la constatación de la cantidad y estado de la carga.

El módulo de Control de Almacenaje, esta aplicación recopila información relacionada a la solicitud y autorización de entrada y salida de mercancías peligrosas, permite registrar la lista de mercadería que ingresó / salió de los patios de Tomas

Reefer, la mercadería que ingresa a las instalaciones portuarias vía marítima o terrestre, control de almacenaje registra las características de la mercadería y la fecha cuando se afecta el ingreso /salida. Las bodegas de paletizado es el área destinada dentro de la entidad portuaria para que se realicen las tareas de paletizado del banano. Control de Operaciones realiza la asignación de esta área a las empresas operadoras de carga y verifica que estas realicen sus labores. Se genera la liquidación de almacenaje y liquidación de tomas reefer.

El módulo de Facturación, a cargo del Departamento Financiero, Facturación, cuyas aplicaciones disponen de los datos mínimos requeridos para generar la facturación de los servicios prestados por APPB, a sus clientes, para lo cual cuenta con la aplicación ESPIRAL, Gestión Portuaria, en la que se realiza el proceso de liquidación de servicios de buques reportada desde el área operativa y el proceso de registro de maniobras, para el ingreso de la información para la liquidación y facturación por éste concepto.

Se emiten las facturas por cobro de los servicios portuarios prestados por Autoridad Portuaria Puerto Bolívar a las empresas que brindan sus servicios en el área portuaria como es cobro de tasas a las naves, uso de infraestructura portuaria por las cargas, servicios a los buques, tasas de almacenaje de mercadería, cobro de arriendo de las áreas que se encuentran arrendadas, cobro de energía eléctrica de los contenedores almacenados en el patio reefer, energía eléctrica consumida en las bodegas y muelles, lanchas, ocupación de bodega de banano, practicaje, lancha y remolque, sanciones administrativas, uso de tomas reefer, tickets de ingreso para que realicen sus labores las Empresas de Servicios Conexos.

Comentario: En facturación a pesar de contar con éste sistema, existe problemas para el intercambio de información entre los distintos departamentos, que podrían proveer de información relacionada para verificar la facturación de los servicios. Se debería facilitar la obtención de informes y reportes, especialmente con objetivos estadísticos ya que no se obtienen los reportes dinámicos, ni existe un reporte integral de los servicios prestados a un buque y menos aún existen estadísticas que reflejen los movimientos económicos inherentes al mismo, por su paso por el Puerto.

4.1.1.3 Gestión control de personal, AISV - BASCULA:

A cargo del Departamento de Protección, se lo realiza a través del portal web AISV, permite registrar las solicitudes y listados de ingreso de personal y maquinaria. Basándose en los listados, se controla el ingreso del personal que proporciona algún tipo de servicio en el puerto, además, llevar el control del ingreso y egreso de vehículos previamente autorizados con carga, mercadería de exportación, registro de cajas paletizadas en bodega y documentación de contenedores de importación así como la carga de exportación.

Utilización de dispositivos electrónicos: El control de Ingreso y Salida de Personal, vehículos y carga, se lo realiza utilizando dispositivos electrónicos:

- **Detector Biométrico:** Para el registro de la entrada y salida de personas, el cual permite el reconocimiento de una persona mediante la detección de su huella dactilar. Este tipo de reconocimiento aplicará en todas las personas que puedan ser registradas en el sistema informático con anticipación a su llegada, como es el caso del personal que labora en las Operadoras Portuarias Carga o personal de APPB.
- **Básculas:** Para la captura del peso de la carga que ingresa y sale del Puerto, se utiliza las Básculas que actualmente posee APPB, a través de un interfase electrónica entre las básculas y el sistema informático, que permite reconocer la lectura hecha por la báscula y luego registra en la base de datos centralizada.
- **Control de acceso: AISV:** este sistema se lo utiliza para el control de pesos y dimensiones de los vehículos que circulan por la red vial estatal y que ingresan y salen del Puerto, con carga objeto de importación o exportación según el caso. Ningún vehículo puede ingresar, ni salir del Puerto sin la presentación de éste documento.

Comentarios: Para el ingreso de los vehículos al Puerto, este mismo documento debe ser presentado a la Aduana y al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, (MTO) lo que ocasiona filas de espera de los camiones provocando demoras, lo que

constituye un cuello de botella de este procedimiento. Además no existe conexión entre el sistema web AISV y el Sistema de Operaciones.

El MTOP, realiza el control de pesos y dimensiones de los vehículos de carga pesada que circulan en la red vial pública, en cumplimiento a lo establecido en el decreto Ejecutivo 1137 y al Registro Oficial 717 del 5 de julio del 2012 donde consta la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones.

4.1.1.4 WEB DE APPB www.appb.gob.ec

En la página web de APPB, se encuentra información y datos relacionados con la misión y visión del Puerto, Breve reseña histórica, Estructura organizativa, manual de funciones, conformación del Directorio del Puerto. Así como también datos referente a la ubicación, accesos, planificación semanal operativa; Agencias Navieras, Operadores Portuarios de buque, de carga y Servicios conexos, tarifas y precios, zona de influencia; estadísticas del movimiento de carga de importación y exportación, entre otros datos de interés para los clientes y usuarios del Puerto. La actualización y mantenimiento de la página está a cargo de Ingeniería de Procesos.

Comentario: Adicionalmente a los datos señalados, existe información que se podría agregar para la promoción y comercialización de los servicios que se presta en APPB.

4.2 Flujo de los Documentos y Operaciones.

Durante las operaciones que se desarrollan para la atención al buque y a las cargas que se movilizan por el puerto se identifican principalmente siete subprocesos, que deben mantener conexión física y de información con las redes de transporte marítima y terrestre:

Previo al arribo del buque; al arribo del buque; ingreso, control de almacenaje/paletizado y embarque de la mercancía; salida, control de almacenaje/paletizado y desembarque de la mercancía; Transbordo y Tránsito de la mercancía; y, zarpe del buque, los cuales se soportan en procedimientos, cuya

ejecución se guía mediante una serie de documentos requeridos por APPB y cuya importancia radica en la autorización y revisión para que mantengan su vigencia y aplicabilidad.

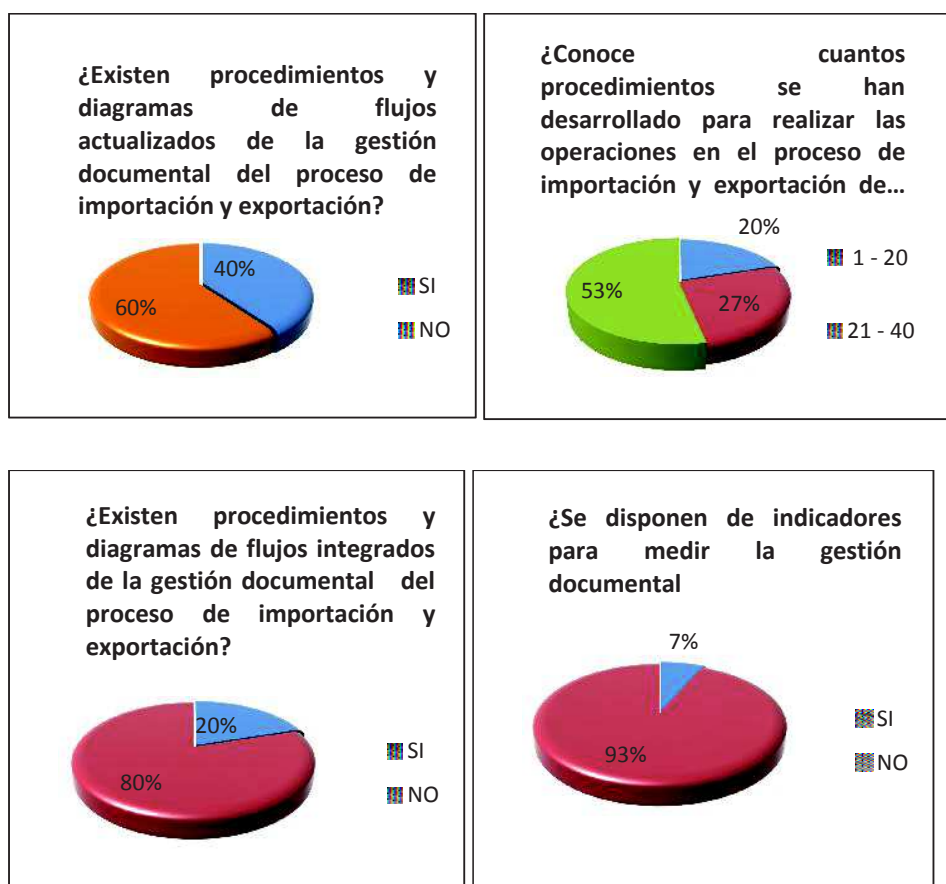
4.2.1 Procedimientos:

La planificación del proceso Gestión de Operaciones, cuenta con el “Plan de control de operaciones”, en el cual se enuncian, las etapas de las operaciones, los requisitos del servicio, los métodos y criterios de control, autoridad y responsables de los procedimientos relacionados y el registro de la información y documentación que intervienen en los mismos.

Cuadro # 13: Criterios sobre procedimientos y flujo de documentos

¿Existen procedimientos y diagramas de flujo actualizados para realizar los trámites administrativos en las operaciones portuarias, para el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	6	40,00
NO	9	60,00
Total	15	100
¿Conoce usted, cuántos procedimientos se han desarrollado para realizar las operaciones durante el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto ?	Personas entrevistadas	Participación %
Entre 1 - 20	3	20,00
De 21 - 40	4	26,67
De 41 en adelante	8	53,33
Total	15	100,00
¿Conoce usted, si existen procedimientos y diagramas de flujos integrados, de la gestión documental que se realiza en APPB, para el proceso de importación y para el de exportación de las cargas ?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	3	20
NO	12	80
Total	15	100
¿Se dispone en APPB, de indicadores formalmente establecidos, que permitan medir la eficiencia y eficacia de los procedimientos que se ejecutan en la gestión documental para el proceso de importación y exportación?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	1	6,67
NO	14	93,33
Total	15	100
Resultados Cuestionario/Valarezo 2013 a Funcionarios de APPB		

Gráfico # 14: Criterios sobre procedimientos y flujo de documentos



Con relación al tema de los procedimientos que intervienen para el desarrollo de las operaciones durante el proceso de importación y exportación y ante las preguntas planteadas, se obtuvo los siguientes resultados:

Referente a si existen procedimientos y diagramas de flujos actualizados, el 40 % de los Funcionarios se pronunciaron afirmativamente, mientras que el 60 % se pronunció negativamente, lo que refleja que es necesario realizar una revisión integral y actualización de los procedimientos y diagramas de flujos, así mismo manifiestan que los existentes están desagregados por cada operación.

Referente a cuántos procedimientos se han desarrollado para realizar las operaciones en el proceso de importación y exportación, el 20 % manifiesta que se han desarrollado entre 1 y 20 procedimientos, el 27 % indican que existen entre 21 y 40,

mientras que el 53 % indica que se han desarrollado más de 41 procedimientos, especificando que a raíz de la implementación del Sistema Integrado de Gestión (SIG) en el año 2011, en base a las normas internacionales ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004, se cuenta con 62 procedimientos documentados de los flujos de la operación y de la información y documentación para la gestión y control de las diferentes etapas de las operaciones que se realizan en el Puerto, más no existe procedimientos secuenciales integrados de la gestión documental de los procesos de importación y exportación, según el tipo de carga; así mismo referente a si existen procedimientos integrados del proceso de importación y exportación e indicadores que permitan medir la gestión documental, el 20 % de los Funcionarios respondieron afirmativamente, mientras que el 80 % respondió negativamente; y, con relación a la existencia de indicadores, el 7 % respondió afirmativamente, mientras que el 93 % de los funcionarios, respondió negativamente, en consecuencia se adolece de procedimientos integrales del proceso de importación y exportación, así como de un sistema de medición que permitan evaluar el flujo documental de las operaciones que se realizan en el Puerto y obtener los elementos de juicios necesarios para conocer los resultados de la gestión y tomar los correctivos necesarios. Cabe señalar que los entrevistados coincidieron en que no existe indicadores de gestión del flujo documental de las operaciones que se realizan dentro del Puerto, se dispone de indicadores para medir la productividad del Puerto con relación al tiempo de permanencia de los buques en muelle, volumen de carga movilizada, utilización de sus activos, por los servicios portuarios prestados principalmente a las naves y a la carga que se movilizan por APPB.

4.2.2 Análisis e Interpretación de la Guía de Observación, aplicada al flujo de las Operaciones y flujo de información y documentos de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

A continuación se describe de manera secuencial las operaciones portuarias y el intercambio de información y documentos que se realizan para la recepción, arribo y zarpe del buque, y para el ingreso, almacenaje y salida de la carga general, contenedorizada y peligrosa, durante el proceso de importación y exportación, a través del Puerto:

■ Previo al arribo del Buque:

Cobro de Pago Previo: La Agencia Naviera, antes del arribo del buque, realiza la liquidación de la carga que tiene estimado embarcar /desembarcar, emite la liquidación para el pago de la totalidad de la mercadería que estime embarcar/desembarcar en la nave, presenta en soporte físico, la **liquidación de pago previo**, en la Tesorería en APPB y efectúa el pago. Tesorería, entrega al representante de la Agencia Naviera, el **recibo del pago previo** y lo registra en el sistema. Control de Operaciones lo receipta y lo registra en el sistema para las estadísticas.

Recepción de Aviso de Entrada del Buque: El representante de la Agencia Naviera entrega a control de operaciones /Superintendencia de Terminales en APPB, en soporte físico, la **Solicitud de entrada del buque**, con 72 horas de anticipación a la llegada del buque. Control de operaciones /Superintendencia de Terminales, verifican y registran en el sistema la información contenida en la solicitud de entrada.

Planificar y Asignar Atracaderos: El Jefe de Operaciones /Superintendente de Terminal en reunión que se produce semanalmente, con los representantes de las Agencias Navieras, elaboran en soporte físico, la Planificación **de naves y asignación de atracaderos**, previo al arribo del buque, tomando en cuenta el orden de llegada a la boya de mar y al tiempo de permanencia en muelle, en el que se hace constar el nombre del buque, el muelle a asignarse y el tiempo de estadía en el mismo.

Planificación de Operación mercancía: El Jefe de Operaciones conjuntamente con el Operador Portuario de Carga, planifican la operación de desembarque de la carga general, como bobinas de papel, o de la carga de banano contenerizada o mercancía peligrosa, según el caso. Así mismo la asignación del espacio de bodega y el número de conexión de tomas reefer que requiere para los contenedores refrigerados.

■ Al arribo del Buque:

Uso de Canal: La Agencia Naviera, presenta a Control de Operaciones /Superintendencia de Terminal, el aviso de entrada del Buque. El Superintendente de Terminal, coordina, controla y registra la maniobra de la embarcación inmediatamente después que ésta sea terminada.

Arribo de Buques: El Superintendente del Terminal autoriza al capitán de la embarcación su arribo al Puerto, verificando que la maniobra este dentro de la planificación de buques.

El Superintendente de terminal, coordina la ejecución de las maniobras con los agentes navieros, Operadores Portuarios de Buque, el servicio de remolque, practicable y lanchas; con los Operadores Portuarios de Carga, el servicio de carga y descarga, estiba y desestiba y con los Operadores Portuarios de Servicios Conexos, el servicio de Tarja.

Realización de maniobras: El Superintendente de terminal autoriza, coordina y controla, la ejecución de las maniobras con el Agente Naviero, Operador Portuario de Buque, Operador Portuario de Carga y Operador Portuario de Servicios Conexos. Además, coordina, recepta en soporte físico y registra en el sistema los reportes del práctico, remolque y lancha que participaron en la maniobra; y, elabora el informe de consignas de trabajo para el Superintendente de turno.

■ Al zarpe del Buque:

Zarpe del Buque:

El representante de la Agencia Naviera, entrega en soporte físico, el aviso de zarpe del buque a control de operaciones/Superintendente de terminales, mínimo con dos horas de anticipación del zarpe de la nave, es registrado en el sistema en opción zarpe y se verifica la liquidación previa, una vez despachado el buque por las autoridades entregan el certificado de zarpe.

El Superintendente de terminal, coordina y controla, la ejecución de la maniobra; receipta en soporte físico y registra en el sistema, los reportes de práctico, remolque y lancha que participaron en la maniobra.

▣ **Flujo de ingreso, control almacenaje/paletizado y embarque de mercancías:**
Control de AISV: El transportista terrestre traslada al Puerto la carga de exportación (carga general, contenedorizada, se puede ingresar contenedores vacíos) y la entrega, para lo cual debe presentar el documento físico para el control de ingreso y salida del vehículo del Puerto (AISV), mediante el cual se controla el registro de las empresas que solicitan el código de AISV y se realiza el registro de las inspecciones de revisión de certificados y control de pesos efectuado. Previamente el importador/exportador, ha obtenido el código AISV, para lo que las empresas deben presentar vía correo electrónico, con 24 horas de anticipación, la solicitud suscrita por el representante legal, copia del RUC y copia del último pago de servicio básico.

Servicio de Báscula: El Operador de Báscula, registra el peso de todos los vehículos que ingresen o salgan del Puerto, la carga es pesada a través de las Básculas, cuyo fin es asegurar el peso exacto de la carga, para ello en el caso de Exportación de Mercadería se procede a pesar el camión con carga y luego se lo pesa vacío (sin carga).

Mediante la diferencia de las dos lecturas se obtiene el peso neto de la carga. Para el caso de importación de mercadería el procedimiento es similar, salvo que la primera lectura corresponde al peso del camión vacío (sin carga) y luego con carga. Para el caso de mercancía contenerizada, el Operador de Báscula registrará manualmente el tare del contenedor (peso neto del contenedor). Este peso deberá ser restado al momento del cálculo del peso neto de la carga. Se elabora el certificado de pesos de la mercancía. (La liquidación de las cargas de importación se liquida en base al reporte del peso de básculas de APPB.)

Planificación y asignación de bodegas: El Operador Portuario de Carga, presenta en soporte físico, al Jefe de Operaciones, la solicitud de espacio de bodega. El encargado del Almacenaje, en reunión con los representantes de los Operadores Portuarios de Carga, realiza la asignación de los espacios de las bodegas, a las

empresas operadoras que hayan solicitado. Asignando los espacios de las bodegas, los Operadores Portuarios de Carga, realizan el pago en Tesorería, previo a la utilización de las bodegas.

Control de bodega paletizado y almacenaje, exportación:

El Operador Portuario de Carga, solicita espacio de bodegas/área de almacenaje, al Jefe de Operaciones, indicando el periodo de utilización y cantidad de toneladas a almacenar. El Jefe de Operaciones, en coordinación con el encargado de almacenaje, autoriza al Operador Portuario de Carga la utilización de los espacios físicos solicitados.

El encargado de Almacenaje controla el ingreso de la mercancía al patio y verifica las labores realizadas por el Operador Portuario de Carga en el manejo y ubicación de la mercadería en las áreas establecidas, el cual será notificado con anticipación la fecha y la descripción de la mercancía que va a salir del área de almacenaje, para lo cual deberá controlar que la mercancía almacenada/paletizada, que salga del área, cumpla con las normas y reglamentos portuarios vigentes y haya realizado el pago de las tasas de almacenaje.

El encargado de almacenaje, luego de registrar en el sistema el dato del banano que es almacenado/paletizado y comprobar la información declarada en los manifiestos, elabora el informe de almacenaje, a presentar al Jefe de Operaciones, de las cajas almacenadas/paletizados y el resumen de las luminarias por la utilización de energía eléctrica.

Facturación: Emitirá la factura de acuerdo al tiempo de permanencia de la mercancía en los patios de almacenamiento y paletizaje del banano.

Operador Portuario de Carga: Realiza el pago en tesorería, de la mercancía almacenada/paletizada, obteniendo el recibo de pago.

Planificar servicio, elaborar informe de tarja: Control de operaciones, verifica que se cumpla con el orden de secuencialidad en la atención de los buques y que las

Empresas de Tarja, cumplan con las normas establecidas. Además supervisa que la Agencia Naviera entregue a la Empresa de Tarja la documentación necesaria para que esta realice sus labores con normalidad, el plan **de embarque preparado por el embarcador, el plan de carga preparado por el primer oficial del buque, cantidades que arriban para la estiba en el documento de transporte terrestre y el Plan de Operaciones Portuarias, que prepara APPB.**

La Tarjadora, concluido sus labores elabora los Informes de tarja de banano, mercadería en general, mercadería contenedorizada y el informe de faltantes y sobrantes que han sido constatados en base a los manifiestos entregados por la agencia naviera, los cuales son entregados a Control de Operaciones inmediatamente después de finalizadas sus labores en la embarcación. Debiendo registrar los informes hasta 24 horas después del zarpe de la nave.

Utilización Tomas Reefer: El Operador Portuario de Carga, mediante correo electrónico solicita la cantidad de tomas eléctricas a utilizar, la cantidad diaria de contenedores que se conectarán, así como el tiempo promedio que necesitará para las operaciones en el patio, al Jefe de Operaciones, el cual autoriza vía correo electrónico al controlador del patio reefer, el cual conjuntamente con el Operador de Carga, procederá a registrar la lectura del medidor correspondiente, procediendo a la conexión de las unidades a las tomas reefer. Además el controlador del patio reefer, realiza chequeos periódicos a la toma conectada y se registra la fecha, hora y número de contenedores conectados.

El control de la desconexión de las tomas, la realiza el controlador del patio y el Operador. El controlador del patio elabora el reporte de utilización de tomas reefer, el cual será remitido a Control de Operaciones, quien enviará un memo a facturación para proceder al cobro respectivo. Una vez el contenedor sellado y registrado, el Operador Portuario de Carga autoriza la salida del contenedor y lo transporta hacia el delantal del muelle asignado, donde es recibido por el Agente Naviero, para ser embarcado a través de las grúas del buque.

Carga y Estiba:

Una vez que el buque ha atracado y obtenido el permiso de la aduana, la mercancía es conducida con los medios de manipulación apropiados al muelle realizándose el embarque, de acuerdo a un *Plan de estiba* acordado entre la naviera y el Puerto, con el permiso del capitán del buque. Esto una vez confirmado que el Operador Portuario, ha realizado el pago de las tasas portuarias.

Superintendencia de Terminal/Seguridad, controlarán las labores de carga/estiba de la mercancía realizada por los Operadores Portuarios de Carga, la que una vez terminada sus labores presentará a Control de Operaciones el *informe de labores de carga/estiba de mercadería*, hasta 4 horas después del zarpe de la nave; y, Control de Operaciones registra el informe de carga/estiba en el sistema.

■ Flujo de salida, control almacenaje/paletizado y desembarque de mercancías:

Una vez que el buque atraca y obtiene el permiso de la Aduana, los Operadores Portuarios, proceden a desembarcar la carga general o contenerizada, aplicando un *Plan de desestiba* previamente comunicado por la Naviera. La carga es desembarcada con las grúas de los buques, desde sus bodegas hasta el delantal del muelle o hasta la plataforma o chasis de transporte.

Descarga y Desestiba: Superintendencia de Terminal/Seguridad controlaran las labores de descarga/desestiba de la mercadería realizada por las Empresas Operadoras de Carga, la cual una vez finalizadas sus labores entregará a Control de Operaciones el *informe de descarga / desestiba*, hasta 4 horas después del zarpe de la nave. Control de Operaciones registrará en el sistema, el informe antes mencionado.

Control de almacenaje para importación: El Operador Portuario de Carga, en base a los manifiestos de importación solicita espacio en el área de almacenaje al Jefe de Operaciones, el cual en coordinación con el responsable del control de Almacenaje autoriza a la Empresa Operadora de Carga la utilización del área de almacenaje.

Control de Almacenaje controlará y registrará el ingreso de la mercadería de importación al patio y verifica las labores realizadas por el Operador Portuario de Carga en el manejo y ubicación de la mercadería en las áreas establecidas, el cual será notificado con anticipación de la fecha y la descripción de la mercadería que va a salir del área de almacenaje y quien **elaborará el informe de la mercancía que saldrá del área de almacenamiento.**

Facturación, emitirá la **factura** por el número de días que la mercadería permaneció en los patios de almacenamiento de acuerdo al informe emitido por el control de almacenaje.

Tesorería receipta el cobro de los valores por parte del Operador Portuario de Carga y emite el **recibo de pago.**

Control de almacenaje, verifica que la mercadería que salga del área de almacenaje cumpla con los trámites aduaneros correspondientes y las normas y reglamentos portuarios vigentes así mismo que el Operador Portuario de Carga haya efectuado el pago de almacenaje.

Control de salida de mercancías: El Operador Portuario, presenta el AISV, que es el documento que previo revisión autoriza la salida de la mercancía. Además el usuario presenta los documentos de Aduana al técnico operadores de zona primaria, quien verifica la misma y autoriza la salida.

Ingreso y cobro a Operador Portuario de Servicios Complementarios:

Facturación, emite la factura por el número de **tickets de ingreso** que solicite la Empresa de Servicios Conexos.

 Flujo de Transbordo /Tránsito

Una vez que el buque atraca y obtiene el permiso de la Aduana, el Operador Portuario, procede a desembarcar la mercancía, aplicando un plan previamente comunicado por la naviera que lo transportaba.

La mercancía, se traslada a las bodegas o patio de almacenamiento, en espera de que atraque el barco que lo transportará. Previo permiso de la Aduana y aplicando el plan de estiba acordado entre la naviera que lo llevará y el propio Puerto.

Adicional a éste proceso existe la relación con los importadores y exportadores, los movimientos exigidos por los Organismos oficiales para la respectiva inspección de la mercancía y control sanitario.

Recepción de documentos:

Control de Operaciones en APPB, recibe en soporte físico y registra en el sistema los **manifiestos y conocimiento de embarque** presentados por la Agencia Naviera. Los conocimientos y manifiestos de la carga de exportación, deben ser presentados 48 horas después del zarpe del buque; y, los manifiestos y conocimientos de importación deben ser entregados 24 horas antes del inicio de las operaciones.

Control de Operaciones, recibe y registra en el sistema, por parte de la empresa de tarja, los **informes de tarja del banano, mercadería general, mercadería contenedorizada, contenedores vacíos, apoyo logístico**, por el servicio de tarja, que es la constatación de las cantidades de bultos con los pesos, marcas y números embarcados o desembarcados de un buque a otro modo de transporte y que previamente fueron contados y clasificados en base a un documento de transporte. Los informes que se generan por éste servicio son: **Informe técnico operativo; Informe diario de tarja; Informe general de tarja banano; Informe de banano contenedorizado; Informe de tarja mercadería contenedorizada, exportación / importación; Informe de tarja mercadería general, exportación / importación; vehículos, piezas y partes, bulto, granel, unitarizada e Informe diario de supervisión.**

Control de Operaciones en APPB, organiza y presenta **informe de novedades al Jefe de Operaciones, sobre la documentación recibida, ordenada por buque.** Además, previa revisión y verificación consolida la información por servicio prestado al buque y a la carga, para proceder al proceso de Cierre del Buque en el sistema. Estos datos son recibidos en Facturación para la respectiva emisión de facturas.

Comentario: Como se puede apreciar para la ejecución de las operaciones que se realizan durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, existen una serie de procesos vinculados a la actividad que exigen múltiple documentación para su desarrollo, esto implica gran cantidad de tiempo y genera gastos administrativos y operativos, así como también afecta en la calidad por la prestación de los servicios.

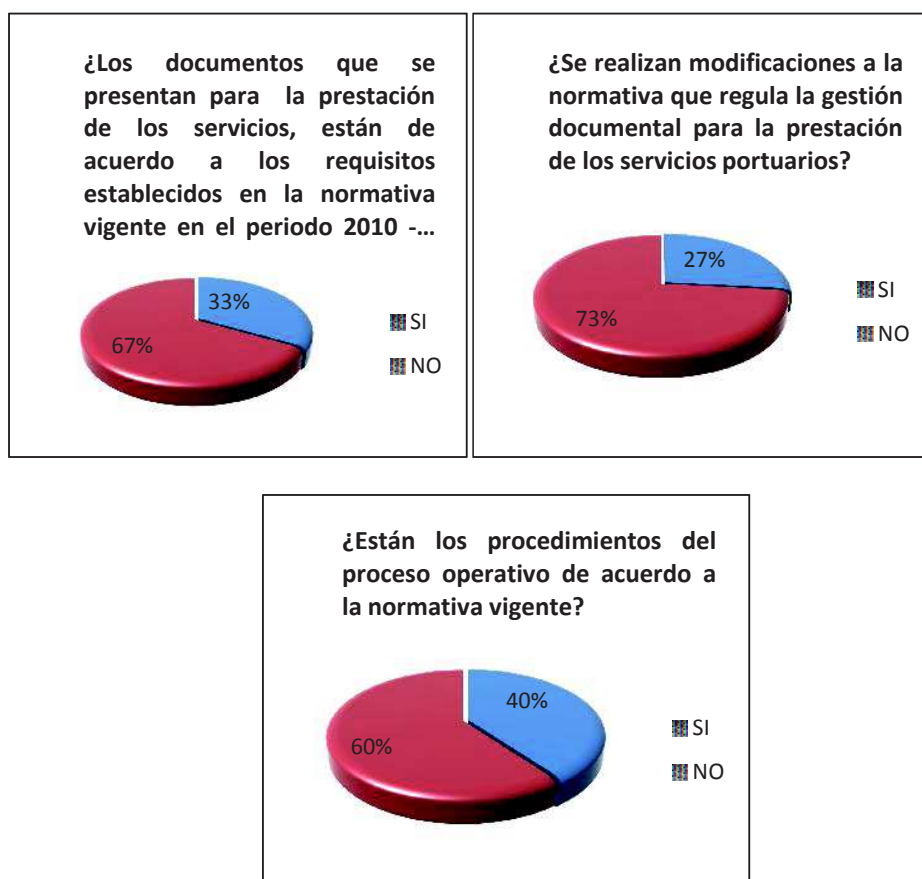
4.3 Establecer Concordancia de Documentos con la Normativa.

Entrevistas a funcionarios del puerto

Cuadro # 14: Criterios sobre cumplimiento de requisitos según normativa

¿Estan los procedimientos desarrollados para el proceso operativo, de acuerdo a la normativa vigente?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	5	33,33
NO	10	66,67
Total	15	100
¿Considera usted que los documentos que se presentan para la prestación de lo servicios en el proceso de importación y exportación a través del Puerto, están de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa legal vigente en el periodo 2010 - 2012.?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	4	26,67
NO	11	73,33
Total	15	100,00
¿Conoce usted, si se realizan modificaciones a la normativa que regula la gestión documental para la prestación de los servicios portuarios?	Personas entrevistadas	Participación %
SI	6	40,00
NO	9	60,00
Total	15	100,00
Resultados Cuestionario/Valarezo 2013 a Funcionarios de APPB		

Gráfico # 15: Criterios sobre cumplimiento de requisitos según normativa



Referente a la presentación de los documentos de acuerdo al Reglamento de Operaciones, el 33 % manifiesta que si presentan los requisitos de acuerdo a la norma, mientras que el 67 % indica que no cumplen con la presentación de los documentos, según lo estipulado en la normativa, así mismo, el 27 % de la población indica conocer que si se realizan modificaciones de las normas, el 73 % indica que no se realizan oportunamente las actualizaciones de las normas, lo que indica que no se exige la presentación de los documentos para la prestación de los servicios según la normativa por cuanto no se actualiza oportunamente la base legal que rigen los procesos que guían el desarrollo de las operaciones siendo necesario que se ajuste la normativa vigente.

Con relación a que si los procesos operativos están desarrollados de acuerdo a la normativa vigente, el 40 % de los entrevistados manifestaron que sí, mientras que el 60 % indicaron que no, adicionando que con la vigencia de las normas que regulan

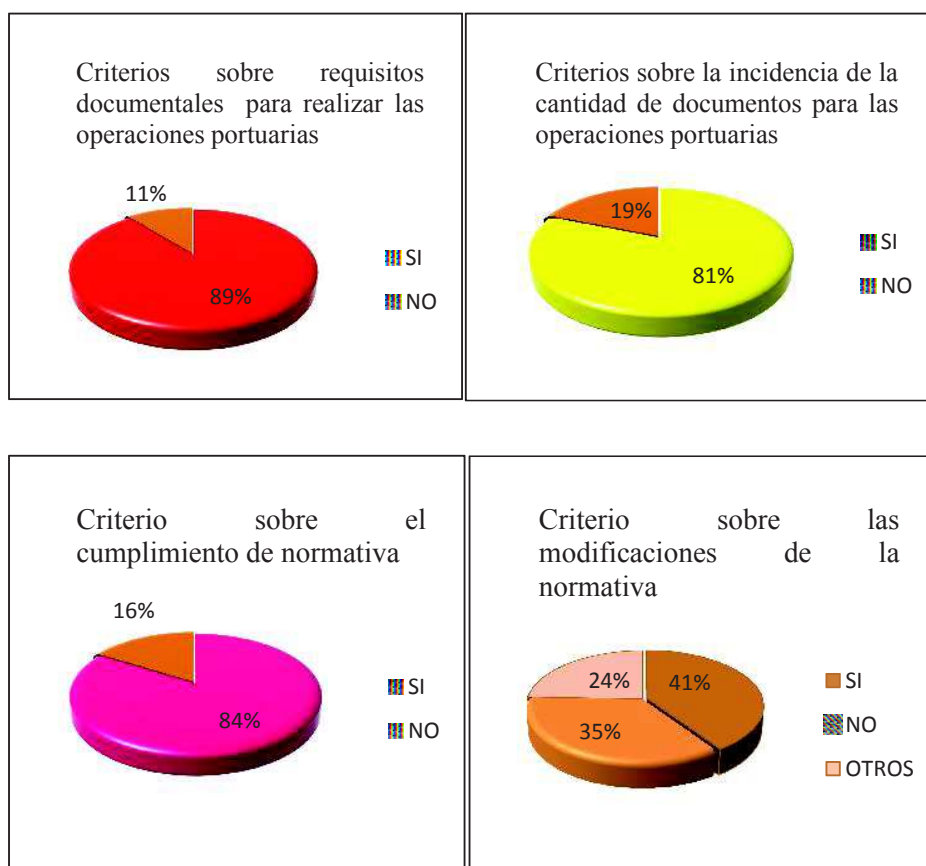
los servicios portuarios, es necesario ajustar en unos casos los procedimientos actuales, incorporar otros como es el caso de estiba y desestiba, trinca y destrinca, embalaje y paletizaje y que existen procedimientos que no tienen cabida dentro de los Servicios Portuarios, que deberían reubicarse dentro de otras categorías de procesos diferentes a la de Gestión de Operaciones, como es el caso de Facturación, generación de estadísticas y evaluación de la calidad de los servicios que brindan los operadores portuarios.

Encuestas a agentes portuarios

Cuadro # 15: Criterios sobre cumplimiento requisitos según normativa

¿Conoce usted los requisitos documentales establecidos por APPB, para la ejecución de las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de carga general, en contenedores o mercancía peligrosa, a través de APPB?.	Personas encuestadas	Participación %
SI	33	89,19
NO	4	10,81
Total	37	100
¿Considera usted que la cantidad de documentos que se requieren por parte de APPB, ocasionan demoras para realizar las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto?	Personas encuestadas	Participación %
SI	30	81,08
NO	7	18,92
Total	37	100
¿Considera usted que los documentos que se presentan para la prestación de los servicios en el proceso de importación y exportación a través del Puerto, están de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa legal vigente en el periodo 2010 -	Personas encuestadas	Participación %
SI	31	83,78
NO	6	16,22
Total	37	100
¿Conoce usted, si se realizan modificaciones a la normativa que regula la gestión documental para la prestación de los servicios portuarios?	Personas encuestadas	Participación %
SI	15	40,54
NO	13	35,14
NO CONOCE	9	24,32
Total	37	100,00
Resultados Cuestionario/Valarezo 2013 a Agentes Portuarios		

Gráfico # 16: Criterios sobre cumplimiento de requisitos según normativa



El cuadro precedente, representa el criterio que tiene la población sobre el cumplimiento de los requisitos documentales, en él, se puede apreciar que el 89 % manifiesta que conoce los requisitos exigidos por APPB a los Operadores Portuarios para la prestación de los servicios, mientras que el 11 % manifiesta no conocerlos, así mismo, el 81 % de los encuestados indican que la cantidad de documentos requeridos por APPB, para realizar las operaciones, durante el proceso de importación y exportación ocasiona demoras en el proceso, mientras que el 7 % de la población indica que no afecta.

Referente a la presentación de los documentos de acuerdo al Reglamento de Operaciones, el 84 % manifiesta que si presentan los requisitos de acuerdo a la norma, mientras que el 16 % indica que cumplen con la presentación de los documentos, pero que ésta no es de acuerdo a lo estipulado en la normativa, así mismo, el 41 % de la población indica conocer que si se realizan actualizaciones de las normas, el 35 % indica que no se realizan oportunamente las actualizaciones de

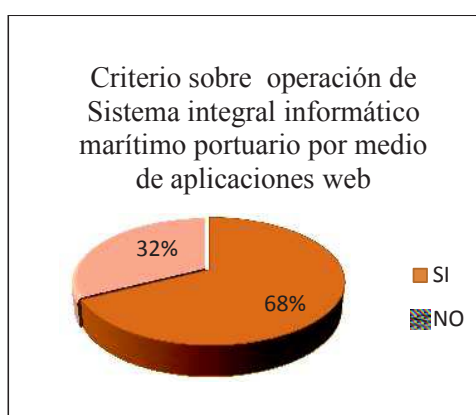
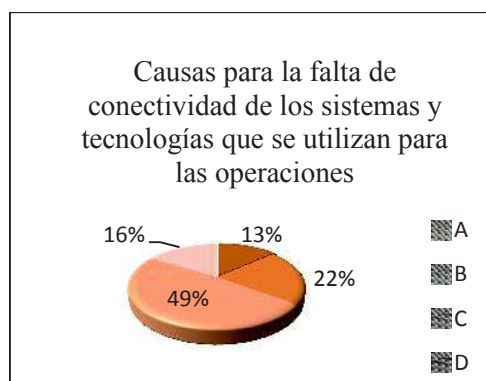
las normas y el 24 % indica desconocer sobre el tema consultado. La prestación de los servicios en APPB, está regulada principalmente por el Reglamento de Operaciones, las normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador y el nivel y normativa tarifaria para APPB, la cual debe ser conocida por todos los agentes que intervienen en la cadena logística, cuyas modificaciones y actualizaciones deben realizarse a la par a los ajustes al proceso de importación y exportación de mercancías, para el correcto desarrollo del comercio exterior.

4.4 Determinar las Causas de la Falta de Integración y Conectividad de los Sistemas.

Cuadro # 16: Criterio sobre interoperabilidad de sistemas

¿Cuál considera usted la causa, por la que no existe integración y conectividad de los sistemas y tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias.?	Personas encuestadas	Participación
A: Falta de liderazgo por parte de APPB	5	13,51
B: Falta de inversión para adquisición de hardware y Software	8	21,62
C: Utilización de diversos sistemas con diferentes aplicaciones	18	48,65
D: Inexistencia de departamento informático	6	16,22
Total	37	100
¿Cree usted, que la gestión documental, para efectuar las operaciones portuarias en el procesos de importación y exportación de mercancías a través del Puerto, se lo debe realizar aplicando para ello un sistema de gestión informático integral que englobe los procesos documentales marítimos-portuarios que simplifiquen y estandaricen información y documentación.?	Personas encuestadas	Participación
SI	25	67,57
NO	12	32,43
Total	37	100
¿Cree usted, que el Sistema informático integral marítimo portuario, se lo debe operar a través de aplicaciones web, en el que conjuguen las operaciones de todos los agentes que intervienen en este proceso?	Personas encuestadas	Participación
SI	25	67,57
NO	12	32,43
Total	37	100
Resultados Cuestionario/Valarezo 2013 a Agentes Portuarios		

Grafico # 17: Criterio sobre interoperabilidad de sistemas



Para conocer el criterio de la población referente a las causas para la falta de integración y conectividad de los sistemas y tecnologías que utilizan los Agentes Portuarios para ejecutar las operaciones, se plantearon cuatro opciones de respuesta, obteniendo el siguiente resultado:

Falta de liderazgo por parte de APPB: El 13 % de los encuestados opinan que por falta de liderazgo de la propia Autoridad Portuaria, ya que siendo el Puerto el ente que administra y controla la prestación de los servicios es el llamado a liderar y coordinar acciones en todas las áreas y aspectos, cuyo fin específico sea mejorar la calidad en la prestación de los servicios.

Falta de inversión para la adquisición de hardware y software: El 22% de los Agentes, opina que es por la falta de inversión por parte de los Agentes Portuarios, para la adquisición hardware y software compatible para una integración y conectividad, ya que consideran que su situación actual es satisfactoria.

Utilización de diversos sistemas con diferentes aplicaciones: El 49% de los Agentes, opina que es debido a la utilización de diversos sistemas con diferentes aplicaciones, ya que cada empresa cuenta con sistemas tecnológicos propios para comunicarse e interactuar con los diferentes Agentes de la cadena.

Inexistencia de Departamento de Tecnología: El 16 % de la población, manifiesta que es debido a la falta de una unidad de tecnología de la información, ya que son empresas pequeñas cuya responsabilidad recae en una sola persona que se encarga solamente del soporte tecnológico.

Con relación a las consultas realizadas a los Agentes Portuarios, referente a efectuar las operaciones portuarias para el proceso de importación y exportación, por medio de un sistema informático integral que englobe los procesos documentales marítimos- portuarios que simplifiquen y estandaricen la información y documentación, el cual se lo opere a través de aplicaciones web, en el que conjuguen las operaciones de todos los agentes que intervienen en este proceso, el 32 % se pronunció negativamente, mientras que el 68 % se pronunció afirmativamente, esto permite concluir que la mayoría de los actores de toda la cadena logística para la prestación de los servicios durante el proceso de importación y exportación consideran favorable contar con un sistema integral, ya que esto permitiría, reducir tiempos y costos, así como también mejorar la calidad por la prestación del servicio.

4.5 Comprobación de Hipótesis

Del resultado de la investigación realizada a profesionales tanto de APPB como a representantes de los Agentes Portuarios, cuyas respuestas fueron fundamentadas en el conocimiento y la experiencia, por la directa participación en los procesos relacionados con la gestión administrativa y operativa, específicamente los trámites que engloban procesos durante la recepción, estadía y despacho de los buques que arriban al Puerto y las que se efectúan durante la movilización y almacenamiento de la carga, se evidencia que existen deficiencias en la gestión de la información y documentación, en concreto se logró identificar:

Que los documentos son presentados con retrasos, incompletos y con errores en las oficinas del Departamento de Control de Operaciones, mismos que son sujetos a revisión y que son ordenados e ingresados al Sistema Informático Integral Portuario para su proceso, es decir, que se establece dos formas para la ejecución de los trámites para el desarrollo de las operaciones portuarias, uno tradicional en papel y otro informático, digitando los datos manualmente, lo que permite la posibilidad de errar en la transcripción de los mismos e implica doble esfuerzo por parte de los participantes en dichas acciones.

Que en el flujo de documentación y operaciones que se realizan durante el proceso de importación y exportación de las cargas, se realizan un sinnúmero de actividades, existiendo procesos desagregados por cada operación y un gran número de procedimientos para el flujo de las operaciones portuarias y la documentación necesaria para la ejecución de las mismas están desactualizados, no acorde a los procesos operativos.

Que no se cumplen, los requisitos de documentos exigidos por APPB, para la operación de las Agencias Navieras y Operadores Portuarios previa a la recepción y operación de un buque y para la movilización de las mercancías, según lo estipulado en el Reglamento de Operaciones Portuarias vigente, por cuanto no se realizan actualizaciones oportunas de la normativa acorde a los ajustes que se realizan a los procesos operativos.

Se comprueba la falta de integración de los módulos del Sistema informático que se utiliza y que las Agencias Navieras, Operadores Portuarios y la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, que interactúan como controlados y controlador, se manejan con sistemas informáticos separados lo que aumenta la tramitología y las demoras a los usuarios y clientes en la prestación del servicio.

Los aspectos antes indicados inciden en el intercambio de la documentación e información necesaria para las operaciones que se realizan en el Puerto y en las relaciones económicas que se requieren para el efecto; generan gastos administrativos así como también desperdicio de tiempo e inconformidad en las

operaciones lo que afecta en la calidad por la prestación de los servicios, ocasiona incumplimientos de la normativa y demoras en el proceso operativo.

Luego del análisis e interpretación de los resultados obtenidos, se confirma la hipótesis planteada.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

La situación actual de la gestión documental para realizar las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las mercancías, se requiere ejecutar una serie de trámites administrativos, mediante la presentación de documentos físicos exigidos por APPB, según la normativa vigente, mismos que son presentados en las oficinas de Control de Operaciones en APPB, con errores, a destiempo e incompletos, los cuales luego de las rectificaciones respectivas son ingresados a través de diferentes módulos al Sistema Informático Integral Portuario que actualmente se utiliza para procesar los datos, el cual no brinda todas las funcionalidades que permitan un proceso integral de actividades en el desarrollo de las operaciones portuarias, esto ocasiona un lento proceso administrativo y retrasos en las operaciones portuarias.

En el flujo de la documentación y las operaciones que se realizan en APPB, durante el proceso de importación y exportación de las cargas, se puede apreciar que se realizan un sinnúmero de actividades, dado que existen procesos desagregados por cada operación, existe un gran número de procedimientos definidos para orientar el flujo de las operaciones portuarias y la documentación necesaria para la ejecución de las mismas, procedimientos que no están actualizados, ni acorde a los procesos operativos que se ejecutan en la prestación de los servicios portuarios.

Con relación a la concordancia de los documentos requeridos por APPB, con la normativa vigente, para realizar las operaciones portuarias, durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto, en el periodo 2010 - 2012, no se exige la presentación de los documentos para la prestación de los servicios según la normativa por cuanto ésta, no se actualiza oportunamente de conformidad con los ajustes a los procesos que guían el desarrollo de las operaciones, siendo necesario que oportunamente se ajuste la normativa vigente.

En el caso de los Agentes que interactúan con APPB, se puede determinar que un gran porcentaje de los participantes en ésta cadena conoce los requisitos que rigen tanto para la operatividad como para el flujo de documentos pero que no presentan todos los documentos según la normativa por cuanto está desactualizada, lo que eleva la probabilidad de cometer errores en la tramitología para la prestación del servicio que se realiza para el efecto. Así mismo, se identifica que se requiere un gran número de documentos obligatorios para realizar las operaciones.

La introducción de las tecnologías de la información para el desarrollo de las operaciones y de la gestión documental debe estar acompañada de la actualización de la normativa, lo que permitirá desarrollar procesos automatizados eficientes y consecuentemente eficiencia en la prestación de los servicios.

Referente a las causas de falta de integración y conectividad de los sistemas y las tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, además de facilitar la prestación de los servicios dentro del Recinto Portuario, de controlar y verificar que los mismos sean brindados con calidad y cuidar y proteger el medio ambiente en el ámbito del desarrollo de las operaciones portuarias, debe asumir su función de liderar la Comunidad Portuaria, es decir, las empresas y agentes que intervienen en la atención al buque y movilización de mercancía que circula por sus instalaciones, asumiendo la responsabilidad de implementar redes telemáticas, aplicando tecnologías informáticas, con la cooperación y compromiso de todos los Agentes Portuarios, para agilizar los tráficos de entrada y salida por el Puerto, cuyos trámites sean realizados en tiempo justo para prestar servicios de forma segura, eficiente y eficaz, agilizar la actividad portuaria y facilitar el comercio exterior.

5.2. RECOMENDACIONES

Para optimizar los tiempos y los recursos económicos, es necesario que APPB gestione el desarrollo e implementación de una aplicación informática integral marítimo – portuaria, que permita el enlace entre el Puerto y los Agentes Portuarios para la recepción, análisis e integración electrónica de la información y documentación que se requieren para el desarrollo de las operaciones portuarias.

APPB, como líder de la Comunidad Portuaria debe adoptar nuevas políticas y estrategias que permitan incrementar las actividades de importación y exportación de la producción, comercio y de la industria de la zona de influencia, así como también revisar otros aspectos importantes para su desarrollo, como las tarifas que se aplican, el hardware disponible y la infraestructura física con la que cuenta, aplicar una reingeniería de los procesos y procedimientos para la prestación de los servicios, que estén sujetos a revisión para su mejora continua, distinguiendo los procesos de prestación de servicios de forma directa, de aquellos que son prestados de forma indirecta, a través de un Operador Portuario y en los que la APPB únicamente ejerce la función de control, a fin de simplificar los procesos y los procedimientos, aplicando para ello las tecnologías para el manejo de información y documentación que se genera bajo éste contexto, cuyo mapeo debe incluir la operatividad de la nueva terminal construido para la recepción y manejo de contenedores.

Para una adecuada gestión documental, los documentos requeridos para la prestación del servicio y de uso interno, deben estar acorde a la normativa vigente y a los cambios que a nivel institucional se presenten, garantizando su validez y cumpliendo, debidamente autorizados en formatos, con su propósito, plazos de actualización y niveles de responsabilidad.

Designar una comisión integrada por representantes del área de Operaciones, Asesoría Jurídica y Control de Gestión, para que realicen una permanente revisión y actualización del marco legal en el que la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar desarrolla su actividad a fin de adaptar la normativa, en base a los progresos

informáticos y a los resultados por la actualización de procesos y procedimientos según el caso.

Para conocimiento y aplicación de los Agentes Portuarios y Funcionarios de APPB, que intervienen en el proceso operativo- administrativo, se recomienda que la base legal aplicable sea difundida desde una base de datos central, que recopile toda la normativa con sus respectivas modificaciones, mismas que servirán para el desarrollo de las funciones inherentes según el caso.

El puerto, siendo parte de las cadenas de suministros y logísticas, debe realizar acciones para contar con infraestructura física apropiada para el tráfico de la mercancías y tecnológica para la integración de sus procesos operativos y administrativos, facilitando su conectividad, por lo que debe contratar los estudios de factibilidad para el desarrollo e implementación de la Ventanilla Única Portuaria, para la ejecución de las operaciones portuarias, que constituye una plataforma para la prestación de servicios integrales, segura y de fácil manejo, mediante la cual se simplificarán los procesos operativos y administrativos, que contribuirán a fortalecer la economía y elevar la competitividad del puerto, cuyos resultados se verán reflejados en la disminución de tiempos y costos de operación, lo que hará atractivo a APPB, para lo cual se requiere considerar éste gasto en el presupuesto de gastos, para previo a la certificación de la disponibilidad presupuestaria respectiva, se inicie el proceso de contratación de acuerdo a lo estipulado en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación y su reglamento de aplicación,

Es importante que se tome en cuenta que si bien es cierto que utilizando las tecnologías de la información y los diferentes sistemas que actualmente existen para agilizar los procesos operativos y administrativos portuarios, se lograría simplificar los procesos y brindar servicios con calidad, la participación del recurso humano que labora en las empresas es fundamental, ya que con el conocimiento, experiencia, dinamismo, creatividad y manteniendo una línea de comunicación efectiva contribuyen al éxito de la misma y que para llevar adelante los proyectos, es necesario contar con la participación y el compromiso tanto del Funcionario Portuario como de los miembros que representan a las empresas de la Comunidad Portuaria.

5.3. DIAGNOSTICO GENERAL

La competitividad del Puerto está determinada por la calidad en la prestación de los servicios portuarios. Uno de los factores que influye en esto, es la gestión documental que se aplica para el efecto. En el presente trabajo se analizaron las incidencias más relevantes en la gestión documental que afectan el desarrollo de las operaciones. Algunas de estas incidencias son resueltas por parte de los agentes aisladamente, pero no se solucionan como parte de una problemática del proceso documental en la prestación del servicio, lo que afecta tanto al Puerto como al cliente, entre las que se cita:

- ❖ Errores y falta de documentación entre APPB y los prestadores de servicio
- ❖ Retrasos en los trámites por la presentación de documentos.
- ❖ Errores administrativos en el ingreso de datos al sistema informático.
- ❖ Doble esfuerzo de los Funcionarios al controlar documentación física, electrónica, y a través del Sistema Informático Integral Portuario.
- ❖ Gran número de documentos y procedimientos definidos para orientar las operaciones.
- ❖ Normativa desactualizada, no acorde con los ajustes y procesos operativos.
- ❖ Falta de conectividad de sistemas

Repercusiones en las operaciones portuarias que se realizan en el Puerto:

- ❖ Espera de los buques, para asignación de muelle
- ❖ Excesivo tiempo de carga y descarga
- ❖ Retrasos en la recepción y entrega de las mercancías
- ❖ Ocurrencias en el proceso de embarque o desembarque

Por todos los puntos antes indicados es imprescindible que APPB, para solucionar los inconvenientes actuales, tome la decisión de adoptar un sistema que permita agilizar el intercambio de información y flujo de documentos en las transacciones de comercio exterior para que el desarrollo de las operaciones portuarias, se realicen con calidad y competitividad.

CAPITULO VI

6. ESTRUCTURA DE LA PROPUESTA

6.1. DATOS GENERALES DE LA PROPUESTA:

6.1.1. Denominación de la propuesta:

“TERMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACION DE CONSULTORIA PARA LA ELABORACION DEL ESTUDIO PARA EL PROYECTO DE INVERSION PÚBLICA DENOMINADO: DISEÑO, DESARROLLO E IMPLEMENTACION DE LA VENTANILLA UNICA PORTUARIA EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR (VUP- APPB)”

6.1.2. Entidad ejecutora:

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR, a través de la Unidad de Procesos, que tendrá a cargo la Administración del Proyecto (Ejecución y Fiscalización).

Razón Social:	AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
Registro Único Contribuyente:	0760026060001
Dirección:	Puerto Bolívar - Ecuador
Gerente General:	Ing. Wilmer Encalada Ludeña
Clasificación SRI:	Prestación de Servicios Públicos
Telefax:	(534-7) 2 929 999
Email:	appb@eo.pro.ec = appb@gob.ec

6.2. Justificación de la Propuesta

La elaboración de los Términos de Referencia para la contratación del “Estudio para el Diseño, desarrollo e Implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: VUP-APPB”, contribuirá a agilizar el proceso

de contratación de una empresa que cuente con las competencias y experiencias requeridas para cubrir la necesidad del Puerto. En ellos se hará constar el Objetivo General y los Objetivos Específicos, el alcance de los servicios, los actores que participan, las actividades a realizar y productos a entregarse, plazo de ejecución de la consultoría, forma de pago y todas las condiciones técnicas, humanas, operacionales y tecnológicas que se requiere para llevar a cabo esta consultoría, especificando los requerimientos de APPB, mismos que formaran parte de los pliegos para la selección del consultor que realice el estudio que permitirá al Puerto contar con una gestión documental de calidad y realizar las operaciones portuarias de manera eficiente y eficaz.

6.3. Objetivo General de la Propuesta

Elaborar los Términos de Referencia, para la contratación de los Servicios especializados en consultoría para la elaboración del “Estudio para el Diseño, desarrollo e Implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: VUP-APPB”, con empresas que estén registradas en el Sistema Nacional de Contratación Pública del Gobierno, a fin de que el Puerto cuente con este instrumento que facilite el proceso de contratación.

6.3.1. Objetivos Específicos de la Propuesta:

- ❖ Determinar el proceso de contratación respectivo, según lo regulan las Resoluciones del Instituto Nacional de Contratación y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su reglamento.
- ❖ Definir los requisitos técnicos, operativos, humanos y tecnológicos que las empresas deben cumplir para su participación en el concurso para la prestación de los servicios de consultoría.
- ❖ Establecer la forma de pago y el plazo para el desarrollo de la consultoría.

6.4. Problemas a Resolver

Mediante la contratación para la implementación de la Ventanilla Única Portuaria, el Puerto lograra agilizar los trámites requeridos para realizar las operaciones portuarias en la prestación de los servicios, consiguiendo:

- ❖ Que el flujo de documentos que se requieren y la operación en la prestación del servicio, se realicen simultáneamente.
- ❖ Simplificar y estandarizar procedimientos administrativos operativos, para lograr una reducción de costos y tiempos de operación en la prestación del servicio.
- ❖ Actualizar la normativa a la par de las mejoras de procedimientos y tecnologías aplicables.
- ❖ Que la gestión documental para realizar las operaciones, se realicen por medio de un solo punto de acceso, vía internet.

6.5. Ventanilla Única Portuaria

6.5.1. Definición:

Se define como el ²⁵“servicio que permite a las partes que participan en el comercio y el transporte presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada, a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos solo se deberían presentar una vez.”

6.5.2. Objeto:

El objetivo general de la Ventanilla Única Portuaria, es facilitar los procesos transaccionales que realizan los Agentes que conforman la Comunidad Portuaria ante el Puerto, relacionadas a la entrada y salida de naves en los puertos, los que se desarrollan previo a la llegada, durante su estadía y previo a la salida, así como a la tramitación de las licencias y Permisos de operación que requieren estos actores.

²⁵ Recomendación y Directrices para el establecimiento de una Ventanilla Unica: Recomendación No. 33 (CEFACT/ONU) Ginebra, Julio 2005

6.5.3. Características de la VUP.-

Entre las principales características se menciona:

Envío y recepción inmediata de información y documentos, en un solo punto de acceso, vía internet (Portal Único), por parte de los involucrados en el comercio exterior, con el objeto de cumplir con los requisitos normativos relacionados con la importación, exportación y trasbordo-tránsito de las mercancías, lo que elimina la presentación de documentos en diferentes Entidades, cada una con sus propios sistemas y formularios impresos.

Eficiencia y dinámica de los procesos relacionados al comercio exterior, de tal forma que los flujos de mercancías van acompañado con el flujo de la información, obteniendo la trazabilidad y transparencia de los procesos.

Seguridad de la información electrónica, dado que toda la información compartida referente a las transacciones internacionales se desarrolla sobre la base de un marco jurídico que brinda confidencialidad y seguridad.

Mejora la disponibilidad, manejo e intercambio de documentos y datos; mejora la imagen institucional, reduciendo los tiempos, recursos económicos y ofreciendo un servicio de calidad, así como también reduce la contaminación del medio ambiente, por la eliminación del papel.

Entre las dificultades que se presentan para su implementación, se puede mencionar:

El levantamiento de la información de todas las entidades involucradas, para definir la clase de documentos y procesos que se necesitan y la coordinación de los procesos.

La reingeniería de los procesos y procedimientos, la cultura por el uso del papel y la resistencia al cambio.

6.6. Desarrollo de la Propuesta:

6.6.1. Antecedentes

Los Puertos a nivel mundial se encuentran en un constante proceso de modernización y evolución integral de sus infraestructuras, superestructuras, accesos marítimos y terrestres, dragados, renovación de equipos y sistemas tecnológicos, innovación en sus procesos y procedimientos administrativos - operativos, implementación de sistemas de información y de gestión de calidad portuaria, con el objeto de ser más eficientes y prestar servicios portuarios de calidad. En el caso de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar en los últimos cinco años, se han desarrollado dos proyectos de inversión denominados “Ampliación del terminal marítimo internacional, atracadero No.5”, para la ampliación de las líneas de atraque y “Mejoramiento y ampliación de las instalaciones portuarias de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar” en el cual se incluyeron la ejecución de obras para mejorar la infraestructura técnica y tecnológica del Puerto, lo que ha permitido realizar el mantenimiento y actualizaciones en el Sistema Informático Integral Portuario, que actualmente dispone APPB, para el procesamiento de los datos y documentos requeridos para la ejecución de las operaciones en la prestación del servicio.

No obstante, el Puerto dado a su ubicación privilegiada, el volumen y movimiento de carga que maneja, sus proyectos de expansión y el área de su influencia, resulta necesario que las operaciones administrativas portuarias que se desarrollan por la prestación de los servicios, sean ágiles y eficientes, aplicando para ello herramientas tecnológicas que permitan brindar servicios de calidad y en el menor tiempo posible, situación que conlleva a la necesidad de evolucionar hacia procesos administrativos – operativos tecnificados y modernos como la digitalización de los documentos para el desarrollo electrónico de los trámites a fin de simplificar el proceso administrativo – operativo mediante la implementación de herramientas tecnológicas, como la Ventanilla Única Portuaria, aplicada durante la ejecución de los trámites administrativos para el desarrollo de las operaciones para la importación y exportación de las cargas a través de APPB.

6.6.2. Justificación

²⁶“La capacidad de una empresa de exportar puede verse obstaculizada por una serie de factores, como la falta de infraestructura adecuada, la gestión ineficiente del Puerto, los requisitos de documentación excesivos o engorrosos y largos procedimientos de aduanas, inspecciones de mano dura y la fiscalización por los numerosos organismos gubernamentales”

Actualmente, parte de los procesos administrativos operativos se los realiza por medio del Sistema de Operaciones Portuarias y AISV, los cuales no cumplen con todos los requerimientos tecnológicos y exigencias operativas de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, surgiendo la necesidad de orientar recursos para la contratación del estudio para el desarrollo e implementación del proyecto de inversión pública, denominado “Diseño, desarrollo e Implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar – VUP APPB”, cuya operación permitirá:

- ❖ Optimizar la gestión documental para realizar las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las mercancías, mediante la reducción de tiempos y recursos económicos.
- ❖ Simplificar los procesos y procedimientos administrativos – operativos entre APPB y los Agentes Portuarios, para el manejo de información y documentación que se genera bajo este contexto.
- ❖ En base a los progresos informáticos y a los resultados de los cambios de procedimientos, mantener actualizada el marco legal bajo el que se desarrolla la actividad portuaria.
- ❖ Enlazar al Puerto con los Agentes Portuarios a través de tecnología informática en la ejecución de los trámites administrativos requeridos para efectuar las operaciones en la prestación de los servicios Portuarios.

²⁶ World Bank International Finance Corporation: Trading Across Borders. Doing Business report 2012.

6.6.3. Fundamentación de la Propuesta

La recomendación del Centro de Naciones Unidas para la facilitación del Comercio y Comercio Electrónico (2005), detalladas en la Recomendación No. 33, insta a los Gobiernos a implementar Ventanillas Únicas; lo tratado en el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), en el año 2006, orienta a contar con un Plan Estratégico con la visión de alcanzar la interoperabilidad de las ventanillas únicas de los países miembros en el año 2015.

En el Ecuador, a partir del 2007 el Gobierno Nacional dictó políticas orientadas a brindar apoyo al sector productivo del país, siendo uno de sus principales objetivos la facilitación del Comercio Exterior, implementando legislación referente a reducir costos de importación y exportación. A partir del año 2010 con la promulgación del Código Orgánico de la Producción comercio e inversiones se introduce cambios importantes en ésta materia, especialmente en el área Aduanera, entre los que se destacan el acceso a la información, la simplificación de trámites, operadores económicos autorizados y aplicación de buenas prácticas internacionales.

Simultáneamente a estos procesos legislativos, se desarrolló una nueva herramienta informática de la Aduana del Ecuador, denominada “ECUAPASS”, con la cual se da inicio al desarrollo del Proyecto de “Ventanilla Única del Comercio Exterior”, que tiene como objeto principal optimizar e integrar los procesos de comercio exterior y cuya implementación fue adoptada como política de comercio exterior, mediante Decreto Ejecutivo No. 285 del 18 de marzo del 2010, bajo la coordinación del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad y la administración de la Aduana del Ecuador. Herramienta electrónica de aplicación obligatoria para todos los usuarios del Servicio Aduanero Ecuatoriano, así como las Instituciones Públicas que deben realizar los trámites necesarios para las operaciones de comercio exterior.

En éste contexto, el fundamento legal lo estipula la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento, el Reglamento de Servicios Portuarios, las normas que regulan los servicios portuarios y el Reglamento de Operaciones Portuario vigentes, que regulan las relaciones entre el Puerto y los Operadores Portuarios; y, la Ley de

Régimen Portuario Nacional, misma que estipula como fines específicos de las Autoridades Portuarias el planear, construir, mejorar, financiar y mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo, facultándolos para elaborar proyectos de mejoras para el Puerto, se plantea la propuesta para el “Diseño, desarrollo e implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar”, cuyos alcances se detallan en el presente documento de Términos de Referencias; y, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su reglamento y las Resoluciones del Instituto Nacional de Contratación Pública, que regulan el proceso de contratación del presente estudio.

6.6.4. Objetivo General

Contratar los servicios de una empresa especializada en consultoría para la elaboración del “Estudio para el Diseño, desarrollo e Implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: VUP-APPB”.

Los macro procesos en los servicios portuarios sujetos a éste proyecto son: Los relacionados con la obtención de licencias, permisos de operación para la prestación de servicios portuarios; los Servicio a la Carga y los Servicios al Buque, tanto físico como documental, en procesos de Recepción, Estadía, movilización de carga y Despacho de los buques en los que participan los agentes portuarios y prestadores del servicio.

6.6.4.1. Objetivos Específicos:

Entre los objetivos específicos se enuncian:

- ❖ Identificar y diagramar, la propuesta de cambios pertinentes de los procesos y procedimientos administrativos y operativos, relacionados a la recepción y despacho de los buques y la movilización de las cargas, que se realizan entre el Puerto y los Agentes Portuarios, cuyo mapeo debe incluir la operatividad de la nueva terminal construida para el manejo de contenedores.
- ❖ Establecer formatos para el intercambio de información y documentación, aplicando la normativa según el caso.

- ❖ Definir el modelo de operación de la Ventanilla Única Portuaria, para las operaciones de importación, exportación y trasbordo/tránsito de mercancías.
- ❖ Definir los requerimientos técnicos y arquitectura tecnológica para la funcionalidad de la VUP – APPB a implementarse.
- ❖ Elaborar las especificaciones técnicas bajo formato diseñado por la Secretaría Nacional de Planificación, con su respectivo presupuesto y base normativa y reguladora para la implementación y puesta en operación de las Ventanillas Únicas Portuarias y para la articulación entre la VUP, la firma digital y el comercio electrónico.
- ❖ Plan de implementación de la Ventanilla Única Portuaria, con su respectiva capacitación a los involucrados y el análisis de impacto ambiental.

6.6.5. Importancia

Hoy, más que nunca es importante que Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se diferencie del resto del Sistema Portuario Ecuatoriano, insertando competitividad en el manejo del comercio exterior que adquiere cada vez más atención por su incidencia en el desempeño económico del mismo. De allí, la necesidad de que en la gestión Portuaria se adopten decisiones estratégicas, iniciativas de promoción, política comercial efectiva, revisión general de las tarifas y mejora en la eficiencia administrativa vinculados a los procesos de importación y exportación de las mercancías. Se requiere simplificar, centralizar, estandarizar y agilizar los trámites y procedimientos relacionados a dichos procesos, para optimizar las operaciones que se realizan en la prestación de los servicios portuarios. Con el desarrollo e implementación de la Ventanilla Única Portuaria en el Puerto, se permitirá la aplicación de las tecnologías de la información y comunicación en materias de comercio internacional y electrónico y el desarrollo de la competitividad del Puerto mediante la agilización y unificación del proceso de tramitación, lo que optimizará la gestión documental que se realiza en las operaciones de importación y exportación de las mercancías entre APPB, los Agentes Portuarios y el resto de la Administración Pública.

6.6.6. Ubicación Sectorial

Se desarrollará en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, ubicada en la Parroquia de su mismo nombre, en la provincia de El Oro, país Ecuador.

6.6.7. Factibilidad

La factibilidad de la propuesta para contratar el estudio para el “Diseño, desarrollo e implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB)”, viene dada por la pertinencia y aplicabilidad del mismo.

Esta propuesta cubrirá las necesidades que presenta APPB, en relación a optimizar la gestión documental en el proceso de importación y exportación de las mercancías a través del Puerto, permitiendo fortalecer la gestión que implica la contratación del estudio para la implementación de las Ventanillas Únicas, esto es, determinar el proceso que corresponde de acuerdo a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública; definir los requisitos referente a equipos tecnológicos y software necesarios para el desarrollo de la plataforma, los requerimientos técnicos y humanos, los requisitos para la forma de pago y el plazo de ejecución del estudio en referencia.

6.6.8. Descripción del Servicio a Contratar

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, requiere contratar los servicios especializados de consultoría para la ejecución del “Estudio para el Diseño, desarrollo e implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: VUP-APPB”, que comprende la definición y diseño de la arquitectura informática, hardware, software y aplicativos informáticos propios de la Ventanilla Única Portuaria y demás detalles técnicos requeridos para el desarrollo de este sistema.

6.6.8.1. Alcance del servicio:

El estudio estará enfocado a los siguientes procesos en los que intervienen los agentes marítimos, administradores portuarios y los prestadores de servicios portuarios, con el propósito de:

- ❖ Obtener permisos de operación para la prestación de los servicios a los buques y a la carga.
- ❖ Cumplir con las actividades que se realizan previas a la llegada del buque, como: anuncio de la nave, solicitud de arribo, envío de información para el cumplimiento de los requisitos del Código de Protección a los buques, carga e instalaciones portuarias, entre otros.
- ❖ Cumplir con las obligaciones previas al zarpe del buque, como: despacho de salida, solicitud de maniobra de zarpe, entrega de manifiesto de carga, entre otros.
- ❖ El intercambio de información con agentes marítimos, prestadores de servicios portuarios, Entidades Públicas y el Puerto, para conocer la trazabilidad de la carga, realizar consultas y generar las respectivas estadísticas, de los procesos de importación y exportación.

6.6.8.2. Alcance Funcional

Planificación y control de muelles: Los procesos para el control y registro de la liquidación previo de tarifas a la carga, avisos de entrada, planificación de buques, asignación de muelles y registros de maniobras efectuadas por las naves, tales como: Planificación y re-planificación de Muelles; Registro y solicitud de Entrada de Buque; Registro de Operaciones y Maniobras de Buques; Registro de Incidentes y acciones por Buque; Seguimiento y Control de Estado de Buque; Ingreso de Manifiestos de Carga y Conocimientos de Embarque; Registro de Pago Previos y aviso de zarpe.

Tarja de mercancía: Los procesos para el registro de los informes que emite APPB de Tarja, luego de verificar que la mercadería registrada en los manifiestos entregados por la Agencia Naviera es físicamente embarcada - desembarcada de los

buques, tales como: Tarja de Banano y de otra mercadería; Registro de Informe de apoyo logístico y Novedades; Informe Técnico operativo.

Control de Almacenaje: Los procesos para el registro de la mercadería que ingresa - sale de los patios de Tomas Reefer y la mercadería que ingresa al recinto portuario vía marítima o terrestre, registro de las características de la mercadería y la fecha cuando se afecta el ingreso – salida, tales como: Registro de Operadores de Carga; Ingreso de mercadería general y contenedorizada a patios de almacenaje; Registro de Salida de mercadería de los patios de almacenaje. Registro de Memo de Solicitud de Bodega de Paletizado; Informe de Uso de Bodega de Banano; Registro de contenedores conectados a tomas Reefer; Proceso de Cierre de Bodega.

Facturación: Por la emisión de las facturas para cobro de los servicios portuarios prestados por Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, a las empresas que brindan sus servicios, como el cobro de tasas y servicios a las naves, uso de infraestructura portuaria por las cargas, tasas de almacenaje de mercadería, cobro de arriendo de las áreas que se encuentran arrendadas, cobro de energía eléctrica de los contenedores almacenados en el patio reefer y consumo de energía eléctrica en las bodegas y muelles. Se requiere de facturación electrónica que permita enviar los documentos electrónicos, utilizando la firma digital y proveer un servicio en el cual el usuario pueda disponer de sus documentos electrónicos, Facturas, Notas de crédito, Notas de débito, Comprobantes de retención, tales como: Consulta de Información por Buque; Generación de facturas y de Actas de Entrega Recepción de Facturas; Registro de contratos de arrendamiento; Envío de documento por e-mail; Selección y firma digital con criterio fechas, clientes, tipo de servicio; Impresión de facturas bajo criterios de estado de la factura, en rango de fechas.

Autorización de ingreso y salida de vehículos AISV: Este proceso permite registrar las solicitudes de ingreso de personal y maquinaria, en base de los cuales el sistema deberá permitir controlar el ingreso del personal que proporciona servicios en el recinto portuario; que permita el control de ingreso y salida de vehículos previamente autorizados con carga, mercadería de exportación, registro de cajas paletizadas en bodega y documentación de contenedores de exportación, así como de la carga de importación, tales como: Registro de nuevas empresas y nuevos usuarios

desde el Portal Web de APPB; Aprobación/Rechazo de empresas y nuevos usuarios ingresados y notificación por email de acción tomada; Importación y Exportación de contenedores y mercancías; Ingreso, anulación y consulta documentos, AISV; Registro AISV en garita y Registro de ingreso a bodega; Ingreso de contenedores y mercancías; Despacho de contenedores y mercancías; Plan de estiba y desestiba; Administración de usuarios y perfiles de acceso; Ingreso de vehículo y numero de autos que ingresan al puerto por usuario, tales como: Cantidad de carga ingresada y desalojada por el Vehículo; Estadística diaria de ingreso y salida de vehículos y de horas pico; Reporte de vehículos por buque y secuencia de vehículos por fechas; Listado de AISV diario y Listado de Buques y estancias; Reporte de control de contenedores en bodega.

6.6.9. Componentes del Estudio:

Para el desarrollo del estudio objeto de la contratación, se desarrollaran los siguientes componentes:

- a) Definición de Planificación y desarrollo del estudio.-** Sobre la base de los objetivos planteados se definirán las actividades a desarrollarse, las metas, el plan y cronograma de ejecución, la línea base del proyecto, el plan de estimación de costos de la actividades, plan de gestión de recursos humanos, el plan de gestión de riesgos y las estrategias de gestión de comunicaciones.

- b) Diagnósticos y propuesta de mejora de Procesos.-** Se realizara un diagnóstico de los procesos y propuesta de mejora de los procesos previo al arribo del buque, durante su estadía y previo al zarpe de los buques, así como también a la otorgación y renovación de Permisos de Operación para la prestación de los servicios, relacionándolos con la normativa en cada caso, en concordancia con el alcance funcional, teniendo como resultado una propuesta de procesos optimizados y diagramas de los procesos, subprocesos y procedimientos para modelar los requerimientos del sistema, así como el diseño de los formatos para el intercambio de información y documentación. El modelamiento de los procesos servirá para identificar las funciones del componente Portuario, debiendo desarrollar los siguientes productos:

- ❖ Identificación de macro procesos, de procesos optimizados y entradas y salidas de los procesos.
- ❖ Diagrama de procesos a nivel de sub-procesos o procedimientos.
- ❖ Identificación de actores de los procesos optimizados.
- ❖ Diseño de formatos para el intercambio de información.

c) **Modelo de operación de la VUP.-** Previo al análisis de la actividad del negocio, definir y presentar el modelo de operación de la Ventanilla Única Portuaria, adaptado a la estructura administrativa, al flujo de información y a las condiciones específicas de las operaciones que se realizan en el Puerto, en concordancia con la normativa ecuatoriana que rige para la implementación y puesta en operación de la Ventanilla Única Portuaria. Para ello se debe realizar un análisis de los costos beneficios de las posibles alternativas de operación: Operación Propia, Por Terceros o Mixta; así como también un análisis de los ingresos para la operación del sistema, a través de la fijación de un canon portuario o tasas por uso de la VUP, debiendo desarrollar los siguientes productos:

- ❖ Análisis de la actividad del negocio
- ❖ Modelo de Operación de la Ventanilla Única Portuaria.
- ❖ Análisis de costo beneficio de las alternativas de operación.
- ❖ Análisis de los ingresos para la operación del sistema

d) **Modelo del sistema.-** Plantear los requerimientos funcionales técnicos y la arquitectura tecnológica para su uso, disponibilidad de redes, adquisiciones de materiales, las licencias para su operación y las correspondientes seguridades de la información a procesar, con sus respectivos presupuestos. Para ello deberá estudiar el funcionamiento y limitaciones del actual sistema informático de operaciones, entrevistarse con los actores de los procesos y apoyarse de los documentos, procesos y procedimientos existentes en APPB, debiendo desarrollar los siguientes productos:

- ❖ Detalle de infraestructura tecnológica para implementar el sistema (Hardware y Software) como servidores, equipos, disponibilidad de redes, bases de datos, respaldo, seguridad, aplicaciones y licencias para su operación.
- ❖ Arquitectura de seguridad de la red, para garantizar el funcionamiento - VUP.
- ❖ Plan de contingencia en el caso de incidentes, para evitar paralizaciones.
- ❖ Detalle de mecanismos de transmisión de la información de las operaciones portuarias, vía web services para el intercambio de información entre APPB y las Instituciones relacionadas con los servicios a las naves, a la carga y Permisos de Operación.
- ❖ Portal Web: Interfaz Web, a través de este único punto de acceso a todos los canales de interacción a utilizar y visualizar la información que este contenga, proporcionando respuestas según los perfiles personales de los usuarios.

e) Plan de implementación, operación, gestión del cambio, capacitación y mantenimiento.- El Plan debe contemplar las estrategias de implementación a nivel técnico y puesta en marcha del sistema, además lo referente a las estrategias para su operación, edificios, espacios físicos, requerimientos de conectividad, internet, controles del entorno, seguridad, accesos, recursos humanos, capacitación, equipamiento, suministro de energía eléctrica, seguridad de información, seguridad para el control ambiental, gestión de riesgos e incidentes; la estrategia de cambio para la participación de los actores involucrados y personal relacionado a la operación de la Ventanilla Única Portuaria; un plan de capacitación a usuarios mediante talleres del uso del sistema y seminarios para el público en general referente a su operación; y, un plan de mantenimiento anual del sistema. Los planes deben incluir las responsabilidades, actividades y cronogramas respecto de la implementación, operación, capacitación y mantenimiento.

f) Presupuesto de inversión para la implementación, operación y mantenimiento de la Ventanilla Única Portuaria.- Se debe presentar una estructura de costos de inversión para la implementación, puesta en marcha y mantenimiento del proyecto, identificando los rubros en Infraestructura, Hardware, Software, incluyendo las adquisiciones y contrataciones que se

identifiquen como resultado de los estudios, desagregando los componentes de cada rubro, a nivel de precio unitario. Así mismo, en base al flujo de operación establecido, se debe cuantificar los rubros que generen gastos de operación y mantenimiento del proyecto y la periodicidad de los mismos. Estos gastos deben estar de conformidad al Modelo de Gestión definido para la operación de la VUP.

g) Análisis del Impacto Ambiental.- Informe de aspecto ambiental de las actividades, productos y servicios y la evaluación del impacto, en base a los requisitos legales, a fin de mantener el control operativo necesario para evitar la contaminación del ambiente.

Insumos a considerar.-El consultor utilizara como insumo, los diferentes estudios técnicos de los que disponen los Organismos relacionados al Comercio Internacional referente a la VUP, y las mejores prácticas de diseño, desarrollo e implementación de Ventanillas Únicas, a nivel de Latinoamérica; El Convenio Específico para desarrollar el Programa de Capacitación profesional y atención comunitaria para capacitar al talento humano en relación con la planificación y manejo del Terminal Marítimo Internacional, firmado con la Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, promoción y estudios comerciales, Valenciaport, de España, el 26 de diciembre del 2011, mismo que será proporcionado por APPB.

Sistemas disponible en APPB.- Sistema Operativo Windows Server, Gestor de Base de datos: Oracle 9i y Servidor de Aplicaciones: OAS, OBEA, JBOSS; las tecnologías existentes serán consideradas siendo el soporte para acoplar otros sistemas y otras tecnologías.

El Sistema debe integrarse con la infraestructura técnica de básculas para pesaje de mercadería que ingresa o sale del Puerto en contenedores, de modo que estas actividades sean automáticamente introducidas como parte del proceso; y, con el sistema Financiero Contable, SIGAC, por medio del que se registra el movimiento Financiero Contable.

6.6.10. Perfiles de Empresa y Personal Requerido

El estudio requerido será realizado por una empresa consultora, en el área de tecnologías de la información, que cumpla los siguientes requisitos:

- ❖ Experiencia mínima de seis años, en consultorías relacionadas a automatización de procesos
- ❖ Experiencia demostrada como mínimo dos trabajos de consultoría o implementación de plataformas informáticas.
- ❖ Experiencia demostrada como mínimo un trabajo en procesos portuarios.

El equipo estará conformado por un mínimo de cuatro profesionales en el área:

- ❖ Un Jefe del Proyecto
- ❖ Un Analista de Procesos
- ❖ Un Analista de Sistemas
- ❖ Un especialista en tecnologías de información y seguridad Informática.

Detalle de los perfiles del equipo técnico:

Jefe de Proyecto.- Ingeniero en Sistemas, Economista, Ingeniero Comercial, Industrial, Civil o en Puertos, con capacitación específica en gestión y operaciones portuarias y navieras, estudios en proyectos de inversión pública, experiencia profesional mínima de 8 años y de por lo menos 2 trabajos de consultoría realizados relacionados con las operaciones portuarias y presupuestos informáticos en el sector portuario.

Analista de Procesos.- Ingeniero en Sistemas, Computación, Economista, Ingeniero Comercial, Industrial, con estudio en Gestión de Procesos, experiencia profesional mínima de 6 años y de por lo menos 2 trabajos certificados en análisis, diseño, diagramación y optimización de procesos en negocios empresariales.

Analista de Sistemas.- Ingeniero en Sistemas, Computación, con experiencia profesional mínima de 6 años, en arquitecturas tecnológicas, con estudios en base de

datos ORACLE y en el análisis y diseño de aplicaciones y de por lo menos 1 año de experiencia en diseño de aplicaciones en el sector portuario, naviero y de transporte marítimo.

Un especialista en tecnologías de información y seguridad Informática.- Ingeniero en Sistemas, en computación o telecomunicaciones, con especialización en tecnologías de la información y capacitación en seguridad informática; en sistemas de gestión de seguridad de la información, con experiencia profesional mínima de 6 años y experiencia en implementación de por lo menos 1 aplicación web para el sector marítimo portuario.

6.6.11. Equipo Mínimo Requerido para la Ejecución de la Consultoría

Se deberá disponer de 4 equipos de cómputo, para el desarrollo del trabajo, con sus respectivos certificados de propiedad de los mismos.

6.6.12. Descripción de Beneficiarios.- Los usuarios beneficiados son:

- Las Agencias Navieras que operan en el Puerto
- Operadores Portuarios de Buque
- Operadores Portuarios de Carga
- Operadores Portuarios de Servicios Conexos
- Importadores y Exportadores
- Aduana del Ecuador
- Funcionarios del Puerto Bolívar
- Ministerios.

6.6.13. Planes de Acción

6.6.13.1. Alineación con el plan nacional para el buen vivir y plan estratégico institucional

Dentro de la Planificación del Estado, se implementó como instrumento para articular la política pública con la gestión y la inversión pública, el Plan Nacional

para el buen vivir 2013 -2017, con el objeto de tomar acciones estratégicas en el presente, para alcanzar óptimos resultados a mediano y largo plazo. El proyecto se alinea con el objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva; en el marco de la política en la 10.9.: Impulsar las condiciones de la competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.

El presente estudio, está considerado en el Plan Estratégico de la Entidad en el mediano y largo plazo; y, se enmarca en la Ley General de Puertos y Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (Arts. 3 y 6) que faculta a los Puertos la prestación de los servicios portuarios a las naves y a las cargas; mediante las infraestructuras, superestructuras, tecnologías y talento humano; bajo estándares de alta calidad, eficacia, eficiencia y respeto al medio ambiente.

6.6.13.2. Proceso de contratación

Esta contratación, estará sujeta a las disposiciones de la Ley Orgánica de Contratación Pública y su Reglamento General, las resoluciones del INCOP y los Pliegos que regulen el concurso. Los oferentes que participen individualmente o en asociación deberán estar inscritos y habilitados como proveedores en el Registro Único de Proveedores -RUP-, conforme lo dispone el artículo 18 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCP).

Según lo establecido en el Artículo 6, numeral 2, de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, son Bienes y Servicios Normalizados aquellos que son Objeto de contratación cuyas características o especificaciones técnicas se hallen homologados y catalogados; por lo tanto, los servicios de consultoría para los Estudios de Diseño, desarrollo e implementación de la Ventanilla Única Portuaria, VUP-APPB, al no encontrarse homologados ni catalogados por el Instituto Nacional de Contratación Pública, son Servicios No Normalizados, y considerando que el monto referencial que se podría destinar para esta contratación, asciende aproximadamente a USD 50.000,00, correspondería realizar un procedimiento de

MENOR CUANTIA, para llevar a cabo esta contratación a través del Sistema de Compras Públicas.

6.7. Administración de la Ejecución del Estudio

En la unidad de Procesos, el Jefe actuará como Director del proyecto en la etapa de ejecución. Será responsable con los Directores de cada uno de los componentes, de velar por el estricto cumplimiento de las condiciones contractuales de los entregables del proyecto, para lo cual adoptara las acciones que sean necesarias con el objeto de evitar retrasos injustificados e impondrá las multas y sanciones respectivas.

6.8. Financiamiento

La contratación del “Estudio para el Diseño, desarrollo e Implementación de la Ventanilla Única Portuaria en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar: VUP-APPB”, deberá incorporarse en el respectivo Plan Operativo Institucional, en el Presupuesto del Puerto y en el Plan Anual de Contrataciones previo a su ejecución, para la emisión de la respectiva certificación presupuestaria.

Los pagos del contrato se realizaran con cargo a los fondos propios provenientes del Presupuesto de gastos de inversión de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, afectando la partida presupuestaria denominada “Desarrollo de Sistemas Informáticos” No. 730701. Se cancelara al Contratista, previo presentación del informe referente a la prestación del servicio, emitidos por el Supervisor y el Administrador del Contrato y a la factura respectiva, el valor mensual de USD (monto ofertado/4), amortizando el anticipo entregado. Por concepto de anticipo la Entidad contratante proporcionara el 30 % del valor del contrato, en un plazo máximo de 15 días contados desde la celebración del Contrato.

6.9. Presupuesto Referencial

El presupuesto referencial, para la contratación de esta consultoría, deberá ser elaborado por el Jefe de la Unidad de Procesos, considerando los costos del personal técnico, administrativos y operativos, así como los equipos y materiales que implica realizar este estudio, mismo que referencialmente ascendería al monto de USD 50 000,00, valor que no incluye el I.V.A.

6.10. Plazo de Ejecución y Presentación de Informes.

El plazo para la ejecución del presente estudio, será de 120 días calendario contados a partir de la firma del acta de inicio de los trabajos, según el siguiente detalle:

CONCEPTO	FECHA DE ENTREGA
Definición de Planificación y desarrollo del estudio.	15 días después de la firma del Acta de Inicio del trabajo
Diagnóstico y propuesta de mejora de los procesos	30 días después de la aprobación del primer Informe entregado.
Modelo de Operación y Modelo del Sistema de la Ventanilla Única Portuaria.	40 días después de la aprobación del segundo Informe entregado.
Planes de implementación, operación, gestión del cambio, capacitación y mantenimiento.	15 días después de la aprobación del tercer Informe presentado
Presupuesto de inversión para implementación, operación y mantenimiento de la VUP.	10 días después de la aprobación del cuarto Informe presentado.
Informe de análisis de Impacto Ambiental	10 días después de la aprobación del quinto informe.

6.11. Evaluación General

La ampliación de los mercados, la modernización de los Puertos, el tamaño de los buques, los cambios tecnológicos, el intercambio electrónico de datos, son factores que han influido positivamente en el actual crecimiento del comercio exterior que se desarrolla en Ecuador

Al ser Política del estado, la modernización del sector público, impulsar el desarrollo de las Ventanillas Únicas y la simplificación de los trámites, obliga a las Instituciones a la implementación de la Ventanilla Única Portuaria y su operatividad por parte de los sectores involucrados.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con los resultados producto del estudio propuesto contara con la viabilidad técnica y económica y elementos necesarios para adoptar estrategias para la implementación del sistema de Ventanilla Única Portuaria, con la que el Puerto brindará al usuario, facilidad, agilidad, trazabilidad en los servicios solicitados, dinamizar los procedimientos identificando los responsables de cada etapa de los procesos de importación y exportación, el tratamiento de los documentos de acuerdo a la normativa, realizando las actividades de manera coordinada, secuencial y controlada, para mantener los estándares de competitividad y de calidad en las actividades de gestión de documentación. El uso de un sistema como la VUP, puede aumentar la eficiencia, eficacia y efectividad de los controles y disminuir los costos, tanto para APPB, como para los Agentes Portuarios y prestadores de servicios, por cuanto se utilizarían mejor los recursos.

Para tener éxito, es necesario el compromiso de cada sector, a fin de realizar un trabajo coordinado, para el desarrollo e implementación de la VENTANILLA UNICA PORTUARIA, (Anexo D) que permita al Puerto, dinamizar los procesos documentales y brindar calidad en la prestación de los servicios portuarios.

BIBLIOGRAFIA

FUNDACION VALENCIAPORT, Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana: Terminal marítimas de contenedores, el desarrollo de la automatización.

LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO NACIONAL, expedida mediante Decreto Supremo No. 289, del 12 de abril de 1976, publicada en el R.O. No 67 del 15 de abril de 1976.

LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA, expedida por parte de la Asamblea Nacional Constituyente, mediante Ley No.1, publicada en el Registro Oficial No. 395, del 04 de agosto del 2008.

NIVEL Y NORMATIVA TARIFARIA, para los Puertos Comerciales del Estado para tráfico Internacional, expedida mediante Registro Oficial No. 180, del 04 de enero del 2006.

NORMAS QUE REGULAN LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN EL ECUADOR, expedidas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Resolución SPTMF-116-12, publicada en el Registro Oficial No. 717, de junio 05 del 2012; y Resolución SPTMF-03-13, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 890, del 13 de febrero del 2013.

REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS, para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, expedido por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante Resolución No. 421/09, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 507, de agosto 05 del 2011.

REPORTES ESTADISTICAS OPERACIONALES, de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, desde el año 2003 al 2012.

SENAE, (2012) Dirección de Planificación y control de gestión Institucional. Servicio Nacional de Aduanas, SENAE. Informe de Gestión 2012.

TRAIMAN ECUADOR, El Contenedor, Principios Básicos Tomo II.

WEBGRAFIA

ARMA INTERNATIONAL (1989) Glossary of records management terms. -Prairie Village: Disponible <http://www.snae.org/pdf/ikerlanak7.pdf>.

CÁRDENAS XAVIER (2012) Integración y transmisión de datos entre aduanas regionales. Organización mundial de aduanas. Artículo Informativo Marítimo Portuario. Disponible: <http://www.camae.org/files/Informar/>

ESTRADA LLAQUET, JOSÉ (2007). Mejora de la Competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral. Tesis Doctoral disponible: http://oa.upm.es/535/1/Jose_Luis_Estrada_LLaquet.pdf.

OBSERVATORIO DE LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA NO. 170.2012. Comercio Internacional: Importancia en el desarrollo económico. Disponible <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2012/>.

ANEXOS

AGENTES PORTUARIOS

Anexo A.1

 AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR			
AGENCIAS NAVIERAS			
NOMBRE	GERENTE GENERAL	REPRESENTANTE	MATRICULA
DELCAMPOSHIPPING	ING. JORGE QUIROZ	ING. JORGE QUIROZ	20100227
BLUEPAC SHIPPING AGENCY	SRA. ELIZABETH FLORIL	SRA. ELIZABETH FLORIL	2000214262
MARITIMA ECUATORIAN MARSEC	SR. OMAR SANTANA	SR. OMAR SANTANA	922007257
MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL	ING. DANILO DELGADO	ING. DANILO DELGADO	902003979
NAVISERVICIO	SR. RICARDO QUIMI	SR. RICARDO QUIMI	962011243
TRANSPORTE MARTIMO Y TERRESTRE	SR. MARCO VILLAFUERTE MUÑOZ	SR. MARCO VILLAFUERTE MUÑOZ	20100228
J.M.PALAU	SR. NAPOLEON CADENA CHON	SR. NAPOLEON CADENA CHONG	PROCESO
RSSIAN MARITIME AGENCY RUSSMAR S.A.	SR.LISOVSKAJA LILJA	SR. ANGEL DIAZ DE LA CRUZ	366/09
NAVELAT	SR. LUIS DE LA TORRE	SR. NELSON ARMIJOS	20100264
AGVAPINSA	SR. DIOGENES VILLACIS	SR. DIOGENES VILLACIS	20100064
REMAR	SR. FRANCISCO ZENCK	SR. FRANCISCO ZENCK	20100193

 AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR			
OPERADORAS PORTUARIAS DE BUQUE			
NOMBRE	REPRESENTANTE	TIPO DE SERVICIO	MATRICULA
SOUTHPILOTS S.A.	CAP.FRANCISCO BARRAGAN	PRACTICAJE	200800945
OCEANBAR S.A.	AB. MARCOS PARRA	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	200700614
SETRALMAR DEL ECUADOR	LIC. YUDI AREVALO	LANCHAJE	201100841
ECUAESTIBAS S.A.	ING. ENRIQUE BRITO	REMOLQUES	201000055
AGENCIA NAVIERA AGNAMAR	EC. RAMON FEBRES CORDERO	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	201101062
SEREPOR S.A.	ING. JOSE BARRIOS	REMOLCADOR	201200231

 AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR			
OPERADORAS PORTUARIAS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS			
NOMBRE	REPRESENTANTE	TIPO DE SERVICIO	MATRICULA
SERVIALTAR	SR. VICTOR BETANCOURT	TARJA	200700092
SERVITRARA	SR. JUAN ARREAGA	TARJA	201100161
CONTARJA C. LTDA.	SRA. MIRIAN SALAZAR	TARJA	200800243
JAUCIA S.A.	ING. JUDITH REYES	TARJA	201100145
TRUST CONTROL INTERNACIONAL	SRA. AMY ROBLES	INSPECCIONES A LA CARGA	200900772

 AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR OPERADORAS PORTUARIAS DE CARGA			
NOMBRE	REPRESENTANTE	TIPO DE SERVICIO	MATRICULA
OPORTAMA	SR. WILLIAN TAMA	MANO DE OBRA PARA TRANSFERENCIA DE CARGA	200900975
SERMATRAM S.A.	SR. MANFRED JUNKER	CARGA /DESCARGA , MOVILIZACION EN EL RECINTO PORTUARIO	201000025
MARESSEMA CIA. LTDA.	SR. JULIO CHACHA	MEDIOS MECANICOS O TERRESTRES PARA SERVICIO A LA CARGA	200900478
OPORTAMA	SR. WILLIAN TAMA	MANO DE OBRA PARA TRANSFERENCIA DE CARGA	200900975
OPORDOÑEZ	SRA. ANA DEL ROCIO ORDOÑEZ	CARGA/ DESCARGA, DESEMBARQUE VEHICULOS	201101061
CABANA S.A.	SR. SERVIO SERRANO	CARGA /DESCARGA , MOVILIZACION EN EL RECINTO PORTUARIO	201200149
EMBARFRU S.A.	SRA. MAYRA TERAN	MEDIOS MECANICOS O TERRESTRES PARA SERVICIO A LA CARGA	201100160
SUPERESTIBA	ING. JORGE QUIROZ	CARGA /DESCARGA , MOVILIZACION EN EL RECINTO PORTUARIO	200900999
ARETINA	SR. HENRY BALBOA	MEDIOS MECANICOS O TERRESTRES PARA SERVICIO A LA CARGA	201000022
OPESA	SR. FELIX MIRANDA	MANO DE OBRA PARA TRANSFERENCIA DE CARGA	200900752
OROESTIBAS	SR. JUAN SANTANA	MANO DE OBRA PARA TRANSFERENCIA DE CARGA	201100610

MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA
 GUIA DE ENCUESTA DIRIGIDA A AGENTES PORTUARIOS

ANEXO B.1

TEMA:

“GESTION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS TRANSACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ENTRE APPB Y LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012”

OBJETIVOS DE LA ENCUESTA:

Analizar la incidencia de la gestión de la documentación que se realiza entre APPB y las empresas de la Comunidad Portuaria, durante el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, en las operaciones portuarias en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

INSTRUCCIONES:

- 1.- Si desea guardar el anonimato, no registre nombre
- 2.- Los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo académico de graduación
- 3.- Lea detenidamente cada pregunta ante de responder
- 4.- Por favor, responda todas las preguntas

DATOS GENERALES:

Señale a que grupo pertenece la empresa:

Nombre de la Empresa

Nombre del Encuestado:

Función o cargo que desempeña:

1) ¿Conoce usted los requisitos documentales establecidos en el Reglamento de operaciones y normas que regulan los servicios portuarios, para la ejecución de las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de carga general, en contenedores o mercancía peligrosa, a través de APPB?.	Respuesta
SI	
NO	
2) ¿Considera usted que la cantidad de documentos que se requieren por parte de APPB, ocasionan demoras para realizar las operaciones portuarias durante el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto?	Respuesta
SI	
NO	
3) ¿Considera usted que los documentos que se presentan para la prestación de los servicios en el proceso de importación y exportación a través del Puerto, en el periodo 2010 - 2012, están de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa legal vigente? (Reglamento de Operaciones, normas que regulan los servicios portuarios)	Respuesta
SI	
NO	
4) ¿Conoce usted, si se realizan modificaciones a la normativa que regula la gestión documental para la prestación de los servicios portuarios?	Respuesta
SI	
NO	
5) ¿Cuál considera usted la causa, por la que no existe integración y conectividad de los sistemas y tecnologías que se utilizan para realizar las operaciones portuarias, entre los Agentes Portuarios que intervienen en el proceso de importación y exportación de mercancías a través de APPB?	Respuesta
A: Falta de liderazgo por parte de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	
B: Falta de inversión para adquisición de hardware y Software por parte de los Agentes Portuarios	
C: Utilización de diversos sistemas con diferentes aplicaciones	
D: Inexistencia de departamento informático en las empresas que operan en el Puerto	
6) ¿Cree usted, que la gestión documental, para efectuar las operaciones portuarias en el procesos de importación y exportación de mercancías a través del Puerto, se lo debe realizar aplicando para ello un sistema de gestión informático integral que englobe los procesos documentales marítimos-portuarios que simplifiquen y estandaricen información y documentación.?	Respuesta
SI	
NO	
7) ¿Cree usted, que el Sistema informático integral marítimo portuario, se lo debe operar a través de aplicaciones web, en el que conjuguen las operaciones de todos los agentes que intervienen en este proceso?	Respuesta
SI	
NO	

MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA
 GUIA DE ENCUESTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS DE APPB

ANEXO B.2

TEMA:

“GESTION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS TRANSACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ENTRE APPB Y LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012”

OBJETIVOS DE LA ENCUESTA:

Analizar la incidencia de la gestión de la documentación que se realiza entre APPB y las empresas de la Comunidad Portuaria, durante el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, en las operaciones portuarias en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

INSTRUCCIONES:

- 1.- Si desea guardar el anonimato, no registre nombre, dirección, ni teléfono
- 2.- Los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo académico de graduación
- 3.- Lea detenidamente cada pregunta ante de responder
- 4.- Por favor, responda todas las preguntas

DATOS GENERALES:

Nombre de la Empresa

Nombre del Encuestado:

Función o cargo que desempeña:

1) ¿Por qué medio presentan los Agentes Portuarios, los requisitos necesarios para realizar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto.?	Respuesta
Físico	
Electrónico	
2) ¿Los documentos que se requieren para efectuar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, son presentados en forma y en los tiempos establecidos, de acuerdo a la normativa?	Respuesta
SI	
NO	
3) ¿Los documentos que se requieren para efectuar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, son presentados incompletos?	Respuesta
SI	
NO	
4) ¿Cómo califica usted el Sistema informático, (SIIP) que se utiliza en APPB, para el ingreso y proceso de la información y documentación para realizar las operaciones portuarias en el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto ?	Respuesta
Muy Bueno	
Bueno	
Regular	
5) ¿El SIIP, que se utiliza en APPB, es de fácil manejo para el usuario ?	Respuesta
SI	
NO	
6) ¿El SIIP, que se utiliza en APPB, integra todos los módulos que se operan para la prestación de los servicios ?	Respuesta
SI	
NO	
7) ¿Esta el SIIP, enlazado con otros sistemas informáticos, que utilizan los agentes portuarios?	Respuesta
SI	
NO	

MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA
 GUIA DE ENCUESTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS DE APPB

ANEXO B.2

<p>TEMA: “GESTION DE LA DOCUMENTACIÓN QUE INCIDE EN LAS TRANSACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR, ENTRE APPB Y LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL RESTO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA Y SU REPERCUSIÓN EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, ENTRE LOS AÑOS 2010 AL 2012”</p>	
<p>OBJETIVOS DE LA ENCUESTA: Analizar la incidencia de la gestión de la documentación que se realiza entre APPB y las empresas de la Comunidad Portuaria, durante el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto, en las operaciones portuarias en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.</p>	
<p>INSTRUCCIONES: 1.- Si desea guardar el anonimato, no registre nombre, dirección, ni teléfono 2.- Los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo académico de graduación 3.- Lea detenidamente cada pregunta ante de responder 4.- Por favor, responda todas las preguntas</p>	
<p>DATOS GENERALES: Nombre de la Empresa Nombre del Encuestado: Función o cargo que desempeña:</p>	
8) ¿Existen procedimientos y diagramas de flujo actualizados para realizar los trámites administrativos en las operaciones portuarias, para el proceso de importación y exportación de las cargas a través del Puerto?	Respuesta
SI	
NO	
9) ¿Conoce usted, cuántos procedimientos se han desarrollado para realizar las operaciones durante el proceso de importación y exportación de la carga a través del Puerto ?	Respuesta
Entre 1 - 20	
De 21 - 40	
De 41 en adelante	
10) ¿Conoce usted, si existen procedimientos integrados de la gestión documental que se realiza en APPB, para el proceso de importación y para el de exportación de las cargas ?	Respuesta
SI	
NO	
11) ¿Se dispone en APPB, de indicadores formalmente establecidos, que permitan medir la eficiencia y eficacia de los procedimientos que se ejecutan en la gestión documental para el proceso de importación y exportación?	Respuesta
SI	
NO	
12) Estan los procedimientos desarrollados para el proceso operativo de acuerdo a la normativa vigente	
SI	
NO	
13) ¿Considera usted que los documentos que se presentan para la prestación de los servicios en el proceso de importación y exportación a través del Puerto, están de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa legal vigente en el periodo 2010 - 2012.?	Respuesta
SI	
NO	
14) ¿Conoce usted, si se realizan modificaciones a la normativa que regula la gestión documental para la prestación de los servicios portuarios?	Respuesta
SI	
NO	

ANEXO C

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR DOCUMENTOS FISICOS QUE ENTREGAN LOS AGENTES Y OPERADORES A LAS AUTORIDADES DEL PUERTO INGRESO Y SALIDA DEL BUQUE

ANEXO C

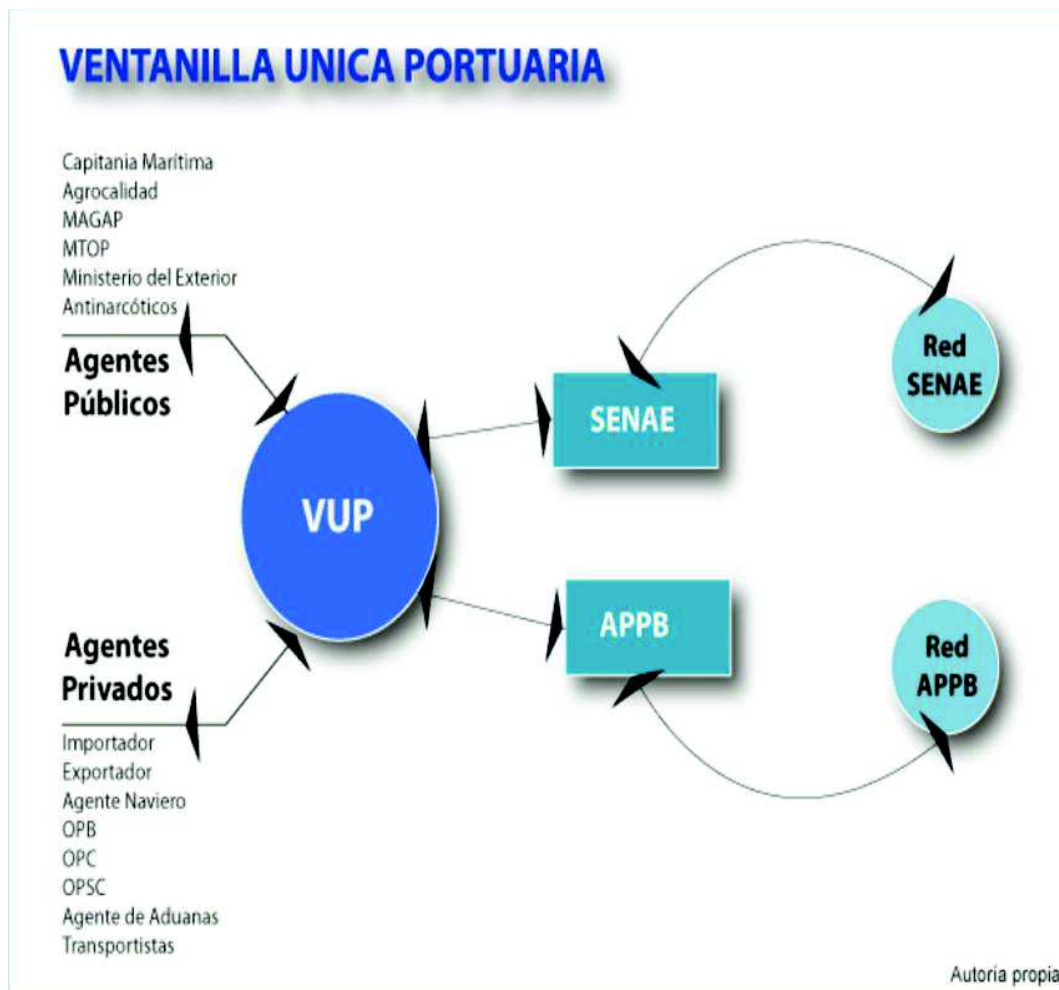
Normativa	AGENTE NAVIERO	APPB	SENAE	POLICIA ANTINARCOTICOS	AGROCALIDAD	MIGRACION	CAPITANIA	VERIFICADORA DE CALIDAD	TOTAL DOCUMENTOS
1	Solicitud de entrada de Buque	R	E	E	X	E	X		6
2	Pago previo de las tarifas	R							1
3	Manifiesto general de la carga	R	X			X			3
4	Conocimiento de embarque	R	X			X			3
5	Documentos de exportación	R							1
6	Plano de estiba de importación de la carga por escotilla o bodega del buque	R						X	2
7	Aviso de Zarpe	R					X		2
8	Certificado de zarpe sellado y firmado por la DIRGOR	R					X		2
9	Manifiesto y/o lista de carga peligrosa	R	X		X				3
10	Certificado internacional de arqueo y características del buque	R					X		2
11	Manifiesto de carga en trasbordo o en tránsito	R	X		X				3
12	Lista y/ o manifiestos detallados de contenedores comprendidos en la operación a planificar	R						X	2
OPERADOR PORTUARIO									
1	Un programa de secuencia de estiba y desestiba a bordo, carga y descarga	R							1
2	Detalles de trabajos que permitan comprobar que los ETA/ETD	R							1
3	Preparación del equipo y personal, incluyendo acuerdos con terceros, incluso transportistas, que puedan suministrar equipo o mano de obra adicionales o especializados.	R							1
4	Informe de buque con travesía menor a 24 horas	NO							
5	Disponibilidad para el suministro de condiciones adecuadas para la seguridad del trabajador	R							1
6	Entregar un listado del personal y equipo con el cual se va a laborar.	R					X		2
7	Autorización de ingreso y salida de vehículos (AISV),	R	X	E			X		4
8	Guía de movilización interna	NO							
9	Orden de entrega	NO							
10	DAU		X						1
11	Autorización de ingreso y salida de contenedores, con mercadería general.	R	X						2
12	Hoja de ruta obligatoria de carga o descarga	NO							
13	Solicitud de admisión de carga peligrosa	R					X		2
14	Respuesta a la solicitud de admisión de carga peligrosa	R					X		2
TOTAL DOCUMENTOS		21	8	2	3	3	8	2	47

Referencia:

-
 R APPB recibe de Agentes y Operadores
-
 E APPB entrega a otros Organismos, vía correo
-
 X Agentes y Operadores, entregan a otros Organismos.

Elaboración propia

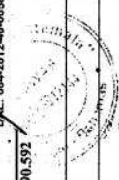
ANEXO D



ANEXO E

REPUBLICA DEL ECUADOR		MANIFIESTO DE CARGA (2013 8245 0156)		PUERTO BOLIVAR		SEPTIEMBRE 14/2013		PUERTO BOLIVAR					
INDICADOR TORREONOR		NOMBRE Y DIRECCION DEL TITULAR		NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTINATARIO		VALOR EN USD		VALOR EN USD					
SEATRANDE REEFER CHARTERING		GREEN GUATEMALA		PUERTO BOLIVAR		372013S		PUERTO BOLIVAR					
PUENTE		BAHAMAS		PTO BOLIVAR		MERSIN/TURCOIA		MERSIN/TURCOIA					
EMBARCACION		COMBUSTIBLES Y NOTIFICADOR		NOMBRE Y DIRECCION DEL EMISOR		VOLUMEN EN M3		VOLUMEN EN M3					
				NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTINATARIO		EN PALOS		EN PALOS					
				NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTINATARIO		PREPAGO USD		PREPAGO USD					
<p>CIUDAD EN BANANO BANACALI S.A. RUC: 090259770001 AV. FRANCISCO DE OBELLANA EDFE WTC GUAYAQUIL-ECUADOR</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>02 EXCELBAN</p>		<p>66.167</p>		<p>1.323.240,00 1.200.269,38</p>		<p>Gross Weight Net Weight</p>		<p>911,68</p>	
<p>DIALINSPEC S.A. RUC: 0992552743001 AVDA. 23 DE JUNIO Y CALLEJON BANACARIO MACHALA-ECUADOR</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>03 EXCELBAN</p>		<p>2.849</p>		<p>56.980,00 51.680,86</p>		<p>Gross Weight Net Weight</p>		<p>0,32</p>	
<p>ARALLJORAN S.A. RUC: 099114806001 P.O. Box 100000 Phone 5934 - 2906029 / Fax 5934 - 2904229 Entre Roca Av. Pto. Vicente Maza Y1 VMB. 34 GUAYAQUIL-ECUADOR</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>00 EXCELBAN</p>		<p>4.594</p>		<p>91.880,00 83.335,16</p>		<p>Gross Weight Net Weight</p>		<p>0,32</p>	
<p>NOVAMERC S.A. RUC: 099222625001 P.O. Box 100000 Phone 5937 - 2932962 Av. 23 de Abril e 23 de Junio y Rocafuerte Machala - Ecuador</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>05 EXCELBAN</p>		<p>21.458</p>		<p>429.160,00 389.248,12</p>		<p>Gross Weight Net Weight</p>		<p>0,32</p>	
<p>ORO BANAMA S.A. RUC: 0990123071001 P.O. Box 100000 Phone 5937 - 2930919 / Fax 5937-2933908 P.O. Box 100000 Phone 5937 - 2930919 / Fax 5937-2933908 23 de Junio 520 w Santa Rosa y Viena MACHALA - ECUADOR</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>06 EXCELBAN</p>		<p>83.710</p>		<p>1.674.206,00 1.518.499,40</p>		<p>Net Weight Gross Weight</p>		<p>0,32</p>	
<p>TOTY BANAMA S.A. RUC: 0992524069001 P.O. Box 100000 Phone 5934 - 2906029 / Fax 5934 - 2904229 Entre Roca Av. Pto. Vicente Maza Y1 VMB. 34 GUAYAQUIL-ECUADOR</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>07 EXCELBAN</p>		<p>11.814</p>		<p>236.290,00 214.306,96</p>		<p>Net Weight Gross Weight</p>		<p>0,32</p>	
<p>OPC SERMATRAN / CABANA P.O. Box 100000 Phone 5934 - 2906029 / Fax 5934 - 2904229 Entre Roca Av. Pto. Vicente Maza Y1 VMB. 34 GUAYAQUIL-ECUADOR</p>		<p>ANTON DURBECK GMBH HESSENING 120, D. 61348 PHONE: 49 9172 6906 FAX: 49 9172 6906 BAD HOMBURG_GERMANY</p>		<p>190.592</p>		<p>3411.840,89 3.457.338,88</p>		<p>Gross Weight Net Weight</p>		<p>13.026,80</p>			

RECIBIDO
OPERACIONES
 Fecha: 14/09/2013
 Hora: 11:28
 Firma: [Signature]



ANEXO F

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994

B/L N°

Shipper
 CALIDAD EN BANANO BANACALI S.A.
 RUC. 0992567783001
 AV. FRANCISCO DE ORELLANA EDIF WTC
 GUAYAQUIL-ECUADOR

BILL OF LADING

Reference N° 02

Consignee
 ANTON DURBECK GMBH
 HESSENRING 120, D 61348
 PHONE: 49 6172 6806 FAX: 49 6172 6806
 BAD HOMBURG_GERMANY

Notify address

ANTON DURBECK GMBH
 HESSENRING 120, D 61348
 PHONE: 49 6172 6806 FAX: 49 6172 6806
 BAD HOMBURG_GERMANY

Vessel	Port of loading
GREEN GUATEMALA	PTO.BOLIVAR-ECUADOR

MERSIN / TURQUIA

Shipper's description of goods:

Gross weight

SAID TO BE:	SAID TO WEIGHT:
EXCELBAN 66.167 CARTONS OF FRESH GREEN CAVENDISH	1.200.269,38 Net Weight
BANANAS 18,14 NET KILOS WEIGHT EACH	1.323.340,00 Gross Weight
20,00 GROSS KILOS WEIGHT EACH	
20,00 GROSS KILOS WEIGHT EACH	

(of which on deck at Shipper's risk: the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
 CHARTER-PARTY dated:
 FREIGHT ADVANCE.
 Received on account of freight:
 Time used for loadingdays

S H I P P E D at the Port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to as she may safely get the good specified above.
 Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.
 IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below a ll of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
 FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

FREIGHT PAYABLE AS PER	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Puerto Bolivar, SEPTIEMBRE 14/2013
Signature	