



**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE
MANABI ULEAM**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO, INVESTIGACIÓN Y
COOPERACION INTERNACIONAL. CEPIRCI.**

MAESTRIA EN: ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

**“LA MODALIDAD ACTUAL DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TARJA A LA
CARGA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL
INCREMENTO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS, EN AUTORIDAD
PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, DURANTE EL PERIODO
COMPRENDIDO ENTRE EL 2008 Y EL 2012”**

MAESTRANTE

EC. EYLEN MARIANELA RAMOS ROMO

TUTOR

ING. KLEBER CORONEL PINEDA MG A.P.

MANTA-ECUADOR

AÑO 2012

CERTIFICACION

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación sobre el tema: “LA MODALIDAD ACTUAL DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TARJA A LA CARGA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL INCREMENTO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS, EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 2008 Y EL 2012”, de la maestrante: Eylen Marianela Ramos Romo, del Programa de Maestría en Administración Portuaria, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos y méritos suficientes para que pueda ser sometido a la evaluación del jurado examinador, que el Consejo de Post Grado designe.

Manta, ... de 2013.

Ing. Kléber Coronel Pineda, Mg. A.P.

TUTOR

AUTORIA DE LA TESIS

Los resultados y conclusiones obtenidos en este trabajo de investigación son de mi autoría y responsabilidad, y se encuentran respaldos en el presente documento y textos de los autores reconocidos que constan en las citas correspondientes.

Ec. Eylon Marianela Ramos Romo

UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL, CEPIRCI**

MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA

Los miembros del Tribunal Examinador, aprueban el Informe de Investigación sobre el tema: “LA MODALIDAD ACTUAL DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TARJA A LA CARGA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL INCREMENTO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS, EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 2008 Y EL 2012”, de la maestrante Eylen Marianela Ramos Romo, del Programa de Maestría en Administración Portuaria.

Manta, ... del 2013.

Ing. Flor María Calero Guevara. MBA

PRESIDENTA DEL TRIBUNAL

Ing. Kléber Coronel Pineda, Mg. A.P.

TUTOR

Miembro del Tribunal

Miembro del Tribunal.

DEDICATORIA

El presente trabajo lo dedico a todos mis seres queridos, en especial a mi esposo Willan y a mis hijos Edward Fernando, Sephanie Joanna y David Sebastián, por quienes me he esforzado día tras día, para superarme, para aprender, para ser mejor profesional, mejor madre y ante todo mejor persona. Este trabajo es el fruto del estudio, la dedicación y perseverancia, que lo he logrado, sacrificando el tiempo que pude haber dedicado al cuidado de mi esposo e hijos, quienes, nunca me reprocharon nada, sino por el contrario, me alentaron a seguir adelante, me dieron ánimo, cariño y amor para continuar esforzándome, por ello les dedico éste mi trabajo, nuestro trabajo.

A mis queridos padres, a quienes les debo la vida, de quienes aprendí que no importa qué edad tienes, ni cuantos obstáculos se te presenten, siempre puedes superarte. Gracias por hacerme una mujer de bien, gracias por sus consejos por todos los valores que tengo, que son el reflejo de quienes son ustedes, gracias por estar a mi lado en todo momento, y gracias a Dios porque aún los tengo con vida.

Eylen Marianela Ramos Romo

AGRADECIMIENTO

Le doy gracias a Dios, por darme la vida, por hacer de mí una persona soñadora, con metas y objetivos a lo largo de mi vida, y por haberme guiado y ayudado a conseguirlos.

Al rector y profesores de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, por habernos brindado la gran oportunidad de cursar esta maestría, que representa uno de los más importantes logros de nuestros anhelos académicos y profesionales, y por los cuales les estaremos eternamente agradecidos.

De manera especial, al Ing. Kléber Coronel Pineda, Mg. A.P., tutor de mi tesis, profesional que me ha guiado con su elevado conocimiento, quien con su compromiso y dedicación ha hecho realidad la culminación de éste trabajo.

A mi familia, mi esposo Willan Fernando Loayza Frias, mis hijos, Edward Fernando, Sephanie Joanna, y David Sebastián, por su amor, comprensión y paciencia, por darme apoyo, inspiración y fortaleza para seguir con mis estudios, para seguir superándome, para nutrirme de la sabiduría de mis profesores, con el objetivo de ser su referente de vida y ejemplo de superación.

Eylen Marianela Ramos Romo

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

| | |
|------------------------------|------------|
| CERTIFICACIÓN | I |
| AUTORÍA DE LA TESIS | II |
| APROBACIÓN DE INFORME | III |
| DEDICATORIA | IV |
| AGRADECIMIENTO | V |

CAPITULO I

| | | |
|------------|----------------------------|----------|
| 1.0 | Resumen ejecutivo | 1 |
| 1.1 | Planteamiento del problema | 3 |
| 1.1.1 | Contextualización | 4 |
| 1.1.1.1 | Contexto Macro | 4 |
| 1.1.1.2 | Contexto Meso | 6 |
| 1.1.1.3 | Contexto Micro | 7 |
| 1.1.2 | Análisis Crítico | 8 |
| 1.1.3 | Prognosis | 9 |
| 1.1.4 | Formulación del Problema | 9 |
| 1.1.5 | Delimitación del Problema | 10 |
| 1.1.6 | Preguntas Directrices | 10 |
| 1.1.7 | Justificación | 10 |
| 1.1.7.1 | Objetivo General | 11 |
| 1.1.7.2 | Objetivos Específicos | 12 |

CAPITULO II

| | | |
|------------|-----------------------------------|-----------|
| 2.0 | Marco Teórico | 12 |
| 2.1 | Estudios realizados sobre el Tema | 12 |
| 2.2 | Categorías Fundamentales | 13 |
| 2.2.1 | Operaciones Portuarias | 13 |

| | | |
|-------|---|----|
| 2.2.2 | Aspectos Operativos del Servicio de Tarja | 14 |
| 2.2.3 | Aspectos Técnicos y Comerciales que distinguen el Servicio de Tarja | 19 |
| 2.2.4 | Principales Funciones del Tarjador | 19 |
| 2.2.5 | Aspectos Técnicos de Seguridad en los Servicios de Tarja | 20 |
| 2.2.6 | Responsabilidad, Obligaciones y Prohibiciones en los Servicios de Tarja. | 21 |
| 2.2.7 | Modalidad de Prestación de los Servicios de Tarja en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. | 22 |
| 2.2.8 | Definiciones de Términos Portuarios | 24 |
| 2.3 | Fundamentación Filosófica | 27 |
| 2.3 | Fundamentación Teórica | 27 |
| 2.4 | Fundamentación Legal | 31 |
| 2.2 | Hipótesis | 32 |

CAPITULO III

| | | |
|------------|--|-----------|
| 3.0 | Metodología | 33 |
| 3.1 | Tipo de Investigación | 33 |
| 3.2 | Población y Muestra | 34 |
| 3.2.1 | Población | 34 |
| 3.2.2 | Muestra | 34 |
| 3.3 | Operacionalización de las Variables | 34 |
| 3.4 | Técnicas e Instrumentos | 35 |
| 3.4.1 | Técnicas | 35 |
| 3.4.2 | Instrumentos | 36 |
| 3.5 | Recolección y Tabulación de la Información | 36 |
| 3.6 | Aspectos Legales | 36 |

CAPITULO IV

| | | |
|------------|---|-----------|
| 4.0 | Análisis e Interpretación de los resultados | 37 |
| 4.1 | Tendencia de movilización de Carga general y contenedorizada. | 37 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.1.1 | Tendencia de movilización de Carga General | 37 |
| 4.1.2 | Tendencia de movilización de Carga Contenedorizada | 39 |
| 4.1.3 | Tendencia de movilización de Carga por Agencia Naviera | 41 |
| 4.1.4 | Carga reportada por la Tarja y registrada en los Manifiestos de Carga. | 43 |
| 4.1.5 | Valoración de la información reportada por la Tarja. | 46 |
| 4.1.6 | Tendencia en la Recaudación de Ingresos. | 47 |
| 4.2 | Encuestas sobre los Servicios de Tarja que se prestan en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar | 50 |
| 4.2.1 | Beneficios y calidad de la información que generan las empresas de Tarja. | 50 |
| 4.2.2 | Incidencia de la información de la Tarja sobre los ingresos de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. | 52 |
| 4.2.3 | Modalidad de contratación y pago de los Servicios de Tarja. | 54 |
| 4.2.4 | Operatividad del Servicio de Tarja | 58 |
| 4.3 | Comprobación de la Hipótesis | 61 |

CAPITULO V

| | | |
|------------|---------------------------------------|----|
| 5.0 | Propuesta | |
| 5.1 | Datos Informativos de la Propuesta | 61 |
| 5.1.1 | Título de la Propuesta | 62 |
| 5.1.2 | Área de Desarrollo de la Propuesta | 62 |
| 5.1.3 | Sectores Involucrados | 62 |
| 5.1.4 | Tipo de Propuesta | 62 |
| 5.2 | Antecedentes de la Propuesta | 62 |
| 5.3 | Objetivos de la Propuesta | 63 |
| 5.3.1 | Objetivo General de la Propuesta | 63 |
| 5.3.2 | Objetivos Específicos de la Propuesta | 63 |
| 5.4 | Justificación | 64 |
| 5.4.1 | Problemas a Resolver | 64 |
| 5.4.2 | Sectores Beneficiados | 65 |
| 5.4.3 | Impacto | 65 |
| 5.5 | Fundamentación de la Propuesta | 65 |

| | | |
|----------|--|----|
| 5.5.1 | Condiciones Específicas para la Prestación de los servicios de tarja. | 66 |
| 5.5.1.1 | Antecedentes | 66 |
| 5.5.1.2 | Justificativo | 67 |
| 5.5.1.3 | Objetivo General | 68 |
| 5.5.1.4 | Objetivos Específicos | 68 |
| 5.5.1.5 | Alcance del Servicio | 69 |
| 5.5.1.6 | Descripción del Servicio a Contratar | 69 |
| 5.5.1.7 | Objeto de la Contratación | 69 |
| 5.5.1.8 | Proceso de Contratación | 70 |
| 5.5.1.9 | Consideraciones Técnicas Operativas | 70 |
| 5.5.1.10 | Generalidades | 71 |
| 5.5.1.11 | Actividades y Tareas | 72 |
| 5.5.1.12 | Precio y Forma de Pago | 74 |
| 5.5.1.13 | Presupuesto Referencial | 74 |
| 5.5.1.14 | Plazo | 75 |
| | CONCLUSIONES | 75 |
| | RECOMENDACIONES | 76 |
| | BIBLIOGRAFÍA | 78 |
| | ANEXOS | 80 |

CAPÍTULO I

1.0 Resumen ejecutivo

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, forma parte del Sistema Portuario Nacional, junto con Esmeraldas, Manta y Guayaquil, se encuentran ubicados de norte a sur en el perfil marítimo ecuatoriano de la costa Sudamericana. Es el segundo puerto más importante del país, debido a su movimiento comercial de cargas, alcanzando el año 2012, que fue de 1.680.020 toneladas métricas y 54.814 TEUS. La totalidad de los puertos del Ecuador, lo conforman además, los terminales petroleros y 21 terminales privados, de los cuales 19 están ubicados en el puerto Marítimo de Guayaquil y al menos 4 de los mismos son de mayor importancia, por atender todo tipo de mercancías, siendo los más importantes: Banana Puerto, Fertisa, Terminal Portuario de Guayaquil (TPG) y Trinipuerto.

El hinterland geográfico de Puerto Bolívar, está constituido por las provincias de: El Oro, lugar de asentamiento del mismo, Loja, Zamora Chinchipe, Azuay, Cañar y Morona Santiago, en territorio ecuatoriano y extiende sus servicios al norte peruano a los departamentos de Tumbes, Piura, Chiclayo y Lambayeque. El foreland, alcanza los sitios de recaladas de las naves que transportan el principal producto de exportación que es el banano y de los proveedores de todos los bienes de consumo que sirve a la población.

El desarrollo de su infraestructura y volúmenes de manejo de cargas, tiene fundamental importancia, habiendo crecido los dos últimos quinquenios a parámetros de entre el 7 al 15 %, con relación a cada año anterior. Los contenedores los cinco últimos años han aumentado significativamente a ritmos de crecimiento entre el 10 y 15% respectivamente.

Los volúmenes de cargas manejados para el comercio exterior, han sido en los años 1970 con 500.000,00 toneladas/año; 1980 con 980.000,00 toneladas/año, para 1996 1.599.568,00 toneladas/año; año 2.000, 1.743.288,00 toneladas/año y 2010 con 2.040.296,00 toneladas/año; de las cuales, la tendencia de crecimiento ha sido considerable en carga general y contenedores y en relación directa con la producción de la provincia y el entorno, sin embargo ha existido un desbalance entre las cargas

que se exportan y las de importación en porcentajes de aproximadamente 95% a 90% de exportación y 5% a 10% de importación.

Carga movilizada el año 2012 de los Puertos de Ecuador

| PUERTO | CARGA TON/AÑO | % |
|--------------------|--------------------------|------------|
| Guayaquil | 10.864.367 | 54,85 |
| Puertos Privados | 5.441.424 | 27,47 |
| Puerto Bolívar | 1.680.020 | 8,48 |
| Esmeraldas | 1.059.164 | 5,35 |
| Manta | 761.557 | 3,84 |
| Totales TM: | 19.806.532 | 100 |

Fuente: Boletín Estadístico de Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Los ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, son de autogestión y se generan por el cobro de tasas portuarias a las cargas y a los buques, siendo el ingreso por Tasas portuarias a las cargas y a las naves, el más significativo dentro del presupuesto de ingresos, y representa alrededor del 95% de sus ingresos. Dentro de las Tasas Portuarias, el rubro de Uso de Infraestructura Portuaria por las cargas, es decir a la carga de exportación e importación representa el 80%, es por tal motivo, la relevancia de que se conozca con exactitud la cantidad y peso de las cargas que se movilizan por este puerto; y, esta información es proporcionada por las empresas privadas de Tarja, las cuales realizan la verificación sobre la cantidad, peso y clase de la carga, y reportan esta información al Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria, la cual es revisada y comparada con la información que los exportadores declaran en sus Manifiestos de Carga. Luego de las verificaciones que se realizan, se determina la información que sea mayor, y esta es reportada a través del sistema informático de la entidad, desde el Departamento de Operaciones al área de Facturación, para que se revise la misma y se genere la factura por los servicios prestados al buque y a la carga; así como también, para que se realicen los registros

contables y presupuestarios de los recursos facturados, los cuales se pueden evidenciar en los reportes presupuestarios de ingresos de la entidad.

INGRESOS RECAUDADOS POR APPB
PERIODO: 2008-2012

| PARTIDA PRESUPUESTARIA | CONCEPTO DEL INGRESO | MONTOS RECAUDADOS USD | | | | | | | | | |
|------------------------|---|-----------------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|
| | | 2008 | % | 2009 | % | 2010 | % | 2011 | % | 2012 | % |
| | Total de Ingresos | 8.028.422,90 | 100,00 | 7.978.970,55 | 100,00 | 9.232.571,05 | 100,00 | 8.998.183,14 | 100,00 | 8.576.312,30 | 100,00 |
| 130100 | Tasas Generales | 11.735,50 | 0,15 | 26.731,33 | 0,34 | 8.990,84 | 0,10 | 7.372,50 | 0,08 | 4.108,50 | 0,05 |
| 130200 | Tasas Portuarias | 7.538.404,61 | 93,90 | 7.561.542,77 | 94,77 | 8.750.283,69 | 94,78 | 8.689.415,41 | 96,57 | 8.084.984,97 | 94,27 |
| 130201 | Recepción y despacho de naves | 667.115,14 | 8,31 | 577.769,58 | 7,24 | 649.114,74 | 7,03 | 581.720,36 | 6,46 | 480.964,38 | 5,61 |
| 130202 | Uso de Fondeadero | 71.586,85 | 0,89 | 64.022,22 | 0,80 | 94.015,06 | 1,02 | 80.694,86 | 0,90 | 76.072,66 | 0,89 |
| 130203 | Uso de Infraestructura Portuaria por las cargas | 6.491.958,77 | 80,86 | 6.619.056,61 | 82,96 | 7.602.372,90 | 82,34 | 7.295.338,84 | 81,08 | 6.773.005,91 | 78,97 |
| 130205 | Servicios y Suministros varios | 63.890,84 | 0,80 | 64.022,22 | 0,80 | 70.652,48 | 0,77 | 73.730,68 | 0,82 | 74.477,78 | 0,87 |
| 130299 | Otras tasas portuarias | 243.853,01 | 3,04 | 235.931,00 | 2,96 | 334.128,51 | 3,62 | 657.930,67 | 7,31 | 680.464,24 | 7,93 |
| 170100 | Renta de Inversiones | 44.870,16 | 0,56 | 397,96 | 0,00 | 223,28 | 0,00 | 159,94 | 0,00 | - | - |
| 170200 | Rentas por arrendamiento de Bienes | 323.303,40 | 4,03 | 324.446,66 | 4,07 | 412.920,46 | 4,47 | 179.070,02 | 1,99 | 439.356,14 | 5,12 |
| 170300 | Intereses por mora | - | - | 21.571,35 | 0,27 | 18.823,10 | 0,20 | 18.991,13 | 0,21 | 14.219,55 | 0,17 |
| 170400 | Multas | - | - | 11.129,92 | 0,14 | 8.115,84 | 0,09 | 99.625,06 | 1,11 | 8.752,95 | 0,10 |
| 190000 | Otros Ingresos | - | - | 33.150,56 | 0,42 | 33.213,84 | 0,36 | - | - | 24.890,19 | 0,29 |

Fuente: Cédulas Presupuestarias de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

1.1 Planteamiento del Problema

El servicio de Tarja, que 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 físicos¹, es un servicio que es prestado en casi todos los puertos del mundo. La diferencia radica en la manera como se brinda este servicio, es decir en la utilización de la tecnología moderna que permite reemplazar el trabajo manual por el mecanizado o automatizado.

En los cuatro puertos del Sistema Portuario Ecuatoriano Nacional, Esmeraldas, Manta, Puerto Bolívar y Guayaquil, a partir del año de 1996, en el cual se inició el proceso de Modernización, la prestación de estos servicios fueron delegados a la empresa Privada a través de la emisión de autorizaciones.

El desenvolvimiento de la actividad dentro del recinto portuario y el cumplimiento de la relación entre el Puerto y las empresas Operadoras, a las cuales se les ha

¹ Tomado de las Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, numeral 1.59.

delegado la prestación de los servicios, así como la atención a los usuarios, está regulada por el Reglamento de Operaciones Portuario vigente.

En este ámbito, el servicio de Tarja en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, fue delegado al sector empresarial privado, mediante Resolución de Directorio realizada el 27 de marzo 1996, fecha a partir de la cual, se viene prestando por parte de compañías privadas, hasta la actualidad. Para la prestación de este servicio no se utilizan medios o equipos automatizados, sino únicamente el humano, es decir que las personas que laboran para estas empresas realizan la verificación y conteo de la carga general, paletizada y contenerizada, ya sea de importación o exportación, de manera rudimentaria, y la registran manualmente en bitácoras; posteriormente, esta información es ingresada en una computadora del Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria, para su uso posterior. Como producto de este proceso no automatizado de registro e ingreso de información, se producen errores en la misma, los cuales a su vez ocasionan que no se facture la carga realmente exportada o importada por el puerto, y como consecuencia se generan reclamos por parte de los usuarios, cuando la información que ha reportado la Tarja es mayor a la que se ha declarado en los manifiestos de carga; y, por otra parte, si la información en base de la cual se ha facturado es menor, obviamente no existen reclamos de los usuarios, pero se podría estar causando un perjuicio a los recursos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y por ende al Estado.

1.1.1 Contextualización

1.1.1.1 Contexto Macro

En los puertos más desarrollados a nivel mundial, la operación de Tarja, es realizada y controlada mediante una Nota de Tarja Electrónica, utilizando equipos electrónicos denominados Handheld, término que es un anglicismo que significa en castellano "palmar" y describe a una computadora portátil, que se puede llevar en una mano a cualquier parte mientras se utiliza². Este control lo realizan por cada contenedor, la carga fraccionada por Bill of Lading o Manifiesto de Carga, que es el documento físico o electrónico que contiene información respecto del medio de transporte, número de bultos, peso e identificación genérica de la mercancía que

² Tomado de <http://es.wikipedia.org/wiki/Handheld>

comprende la carga, que debe presentar todo transportista internacional o su Operador de Transporte a la entrada o salida del país a la aduana³; y, la carga rodante por chasis, los cuales son confrontados con el mismo Handheld, siendo arrumados por tipo de operación, como es Traslado, importación o exportación. En la Nota de Tarja Electrónica se registran las características, cantidad, estado y condición de las mercancías sean estas de importación o exportación y por lo general son suscritas por el transportista y el Representante del Terminal portuario a cargo del almacenamiento de las mercancías.

En muchos otros puertos del mundo, también se utiliza un sistema manual para realizar la Tarja de las mercancías, siendo importante que esta información sea llenada con nitidez, sin enmendaduras ni borrones y con letra de imprenta para su fácil lectura y evitar que se cometan errores; sin embargo, al ser realizada e ingresada de manera manual, siempre es susceptible de contener errores en la descripción, cantidad, peso de las mercancías, números de los contenedores, entre otros, y por lo tanto, no constituye una información confiable ni oportuna.

Las tarjas, ya sean producto de medios electrónicos o manuales, son documentos cuyo principal propósito es poder registrar el estado de la carga en el instante en que esta es transferida desde o hacia la nave, consolidada o desconsolidada, recepcionada o entregada en patio o en bodega, o cuando entra o sale de los recintos portuarios. En este documento de tarja se deja constancia de los datos de identificación, origen, destino, nave que los transporta, número de viaje de ésta y puerto en que se realiza el registro.

Este proceso documental de tarja se realiza para verificar el estado en que la carga llega al recinto portuario, tanto en el proceso de importación o exportación, de acuerdo a los datos anotados en el puerto de embarque en caso de descarga; en tanto que en el caso de embarque, este documento lo completará el tarja del puerto de destino, en función de lo anotado por el tarja del puerto de despacho. El trabajador portuario, tarjador, es el encargado de emitir el documento de tarja.

³ Tomado de http://wikiaduanera.org/index.php?title=Manifiesto_de_Carga

1.1.1.2 Contexto Meso

En los puertos de Sudamérica se ha tratado de alcanzar los estándares mundiales en cuanto a organización y evolución de la Cadena Logística, a la cual se la define como el conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, un negocio, o de un servicio, especialmente de distribución al menor costo y en el menor tiempo. Los puertos son empresas que forman parte del sistema integrado de la cadena logística global e interfaces entre los distintos modos de transporte que promueven el desarrollo y la competitividad de los países, donde las mercancías no solamente están en tránsito, sino que también son manipuladas, controladas, pesadas y distribuidas, y en algunos puertos son manufacturadas; por tanto, los servicios de tarja a las mercancías, también forman parte de esta Cadena Logística portuaria, que interesa sobremanera, tanto al importador como al exportador, a quienes les importa el eficiente manejo de la carga, la exactitud y oportunidad de la información de su carga y la reducción de tiempos de espera, ya que influyen fuertemente en los costos finales de venta y calidad de sus productos, que en gran medida determinarán el éxito de un negocio.

En los puertos se desarrollan operaciones y actividades, que de forma planificada y ordenada conllevan al cumplimiento de su objetivo, cual es, la eficiencia y satisfacción de sus usuarios con el fin de obtener mayor rentabilidad. La eficiencia de un puerto, no solo se basa en la disponibilidad o adquisición de infraestructuras, superestructuras y equipamiento adecuado, sino también en la implementación de buenos sistemas de información y comunicación, incluyendo aquellos que permitan el conteo, verificación y transferencia de la información de las mercancías tanto al puerto como a sus usuarios, y este es el objetivo de la Tarja en los puertos.

En los puertos de Panamá, Perú, Colombia y Chile, se ha avanzado más que en nuestros puertos ecuatorianos, en cuanto al sistema de Tarja a las mercancías implementado, pues en estos países se utiliza la tarja electrónica, e inclusive se ha reglamentado la prestación de este servicio, dependiendo de la clase de mercancía, así por ejemplo: tarja a vehículos, tarja de frutas, de productos masivos, de bultos, de carga general y de contenedores.

1.1.1.3 Contexto Micro

En el Ecuador, la prestación de los servicios portuarios, está normado y regulado por parte de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, reconociendo como uno de los servicios portuarios a los de Tarja. En los cuatro puertos estatales ecuatorianos, se ha reglamentado los servicios portuarios, y refiriéndose a los de Tarja, en Puerto Bolívar, se considera que la tarja constituye función de primer orden en las operaciones portuarias, y el único medio oficial de control y representación de los intereses de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en el movimiento de carga⁴.

La Tarja, en todos los puertos ecuatorianos es considerada como la unidad de procesos involucrados al movimiento de la carga en el recinto portuario, con el objeto de contabilizar la cantidad de carga, bultos o mercaderías que ingresan y egresan del recinto portuario de acuerdo al movimiento de importación y exportación y determinar su peso y volumen, confrontando con verificadores y chequeadores que responden al criterio del exportador en el caso del banano y con las declaratorias de los Manifiestos de Carga, en el de la importación.

El Tarjador, es la persona designada por las compañías de tarja privadas para que, reciba en el delantal del muelle o en otro lugar del terminal, las mercaderías, banano y cualquier otra clase de carga en general, que transitan en el Puerto. Se podría considerar a esta función, como el inicio de un proceso de auditoría institucional inmediata a las operaciones de carga y descarga, por lo que es imperativo que la mercadería sea chequeada, clasificada y anotada correctamente en la guía, siguiendo los procedimientos establecidos al respecto en cada puerto.

Como resultado de su trabajo, los tarjadores deben elaborar y entregar las guías de tarja clasificándolas por tipo de carga y por operación sea esta de importación, exportación o transbordo.

Es importante señalar que, en todos los puertos estatales ecuatorianos, se efectúa la tarja por parte de empresas privadas, y de manera manual, es decir que no se ha implementado la tarja electrónica, debido a la inversión que es necesario realizar en hardware y software para este cometido.

⁴ Tomado del Reglamento de Operaciones Portuarias de Puerto Bolívar, Art. 32.

1.1.2 Análisis Crítico

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para el cobro de la carga de exportación e importación que se moviliza por su terminal, lo realiza considerando el peso o volumen movilizado, utilizando la información de la tarja, para confrontarla con los pesos que constan en los Manifiestos de Carga, aplicando la que sea mayor; siendo de suma importancia que, la información que reportan las empresas de tarja, sea confiable y veraz, a fin de evitar posibles perjuicios económicos para el puerto y por ende para el Estado.

Las empresas que prestan los servicios de tarja en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en caso de que no estén utilizando equipos modernos, para el ingreso automático de información que se entrega a la Autoridad Portuaria para el cobro de las tarifas por el uso de su infraestructura por las cargas, y por el contrario, estén utilizando mecanismos manuales, causaría un problema de confiabilidad sobre la veracidad y exactitud de dicha información.

Otra de las causas que vulneraría la confiabilidad de la información que las empresas de tarja entregan al puerto, radicaría en que la Autoridad Portuaria no estuviese pagando por este servicio, sino que lo estarían haciendo otras personas o empresas, interesadas directamente en este tema, lo que ocasionaría que surja un conflicto de intereses “te pago siempre y cuando reportes lo que a mí me conviene”.

Entre los beneficios que representaría un eficiente y seguro servicio de tarja, es que permitiría que los documentos finales que se utilizan para la correspondiente facturación, sean exactos y permitan un correcto cobro de todos los servicios que se brindan el Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Así mismo, con la información veraz y oportuna de la Tarja, se establecería también, el estado en que se reciben y despachan las cargas, lo que evitaría futuros reclamos por parte de los usuarios, en cuanto a mercancías dañadas o incompletas, evitando pérdidas económicas posteriores, de acuerdo al nivel de responsabilidad del puerto.

El servicio de tarja adicionalmente, serviría también de respaldo para las acciones que la Autoridad Portuaria debe tomar por la mala utilización de maquinarias, equipos y transportes en las labores de porteo, carga, descarga de plataformas e izado

y bajado de las mercancías con las grúas de los buques, ya que todas estas novedades deben ser reportadas por parte de los tarjadores.

1.1.3 Prognosis

Considero que de continuarse prestando el servicio de tarja en las mismas condiciones como se lo viene realizando en la actualidad, esto es a través de autorizaciones a empresas privadas, a quienes el puerto no les paga por su trabajo, que en definitiva es por la generación de información, que este utiliza para el cobro de las tarifas por los servicios a las cargas, no se tiene la certeza de que, los ingresos que recauda Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, por el cobro del uso de su infraestructura por las cargas, que representa más del 80% de sus ingresos totales anuales, sea el que realmente debe cobrar y que corresponde a la totalidad en cantidad y peso de carga que realmente se está movilizandando por el puerto.

Adicionalmente, al continuar las empresas realizando las labores de tarja de manera manual, sin utilizar equipos modernos de última tecnología, que permitan ingresar la información de manera oportuna in situ, y transferir la misma, electrónicamente a la base de datos del puerto, ocasiona que esta información no sea segura ni oportuna, ya que al ser ingresada de manera manual está sujeta a ser ingresada con errores, lo que incide en la facturación de los servicios a la carga, también de manera errónea. En este caso, si se facturan valores a los usuarios superiores a los que realmente deben facturarse, obviamente el usuario reclamará y solicitará la devolución respectiva; pero, si sucede lo contrario, también es obvio que no reclamará, por ende quien resulta perjudicada, es la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

1.1.4 Formulación del Problema

La actual modalidad de prestación de los servicios de Tarja a la carga de importación y exportación, y la no utilización de tecnología de punta en cuanto a software y hardware, afectarían significativamente en las recaudaciones de ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el periodo comprendido entre el 2008 al 2012.

1.1.5 Delimitación del Problema

El problema a ser investigado, se centra en la incidencia que tiene la modalidad actual de prestación de los servicios de Tarja a la carga de importación y exportación que se moviliza por el puerto de Puerto Bolívar, en la recaudación de los ingresos que recauda la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el periodo comprendido entre enero del 2008 y diciembre del 2012.

1.1.6 Preguntas Directrices

1. ¿Está la modalidad de prestación de servicios de tarja actual, acorde con el marco legal vigente?
2. ¿Consideran los usuarios del servicio de tarja, beneficiosa la información que entregan las empresas que brindan este servicio?
3. ¿Consideran los usuarios del puerto que, con la información de la Tarja, se han incrementado los ingresos portuarios por el cobro del uso de las infraestructuras por las cargas, en el periodo comprendido desde enero del 2008 hasta diciembre del 2012?
4. ¿La tecnología utilizada por las empresas privadas que prestan los servicios de tarja, están acorde con las exigencias actuales del mercado?
5. ¿Están los usuarios del servicio de tarja, de acuerdo con el mecanismo de prestación de servicios, es decir que sea delegado por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar?
6. ¿Consideran los usuarios del puerto, que sería más beneficioso que estos servicios los preste directamente la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar?

1.1.7 Justificación

El tema del beneficio que implica tener el servicio de la tarja, que se realiza a las cargas de importación y exportación que se movilizan por el puerto de Puerto Bolívar, ha sido desde hace varios años, objeto de discusión, debido a que incide directamente en la cantidad de recursos económicos que se recaudan.

Por tal motivo, el tema que se va a investigar es sumamente importante para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, porque los recursos que se recaudan por el cobro de tarifas a las cargas de importación y exportación, representan más del 80% de sus ingresos anuales, y son facturados en base a dos fuentes de información: la primera, es la información que entregan las empresas privadas que brindan el servicio de tarja, por delegación de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar; y, la segunda, es la información que constan en los Manifiestos de Carga o Conocimiento de embarque (Bill of Lading B/L), que son los documentos legalmente establecidos en el comercio internacional para declarar la información de las cargas, en los cuales consta la cantidad y peso o volumen de las mismas. Para la facturación de los servicios a las cargas ya sea de importación o exportación, se compara la información de estas dos fuentes y se aplica la que sea mayor.

El beneficiario directo de la información que generan las empresas que prestan los servicios de tarja, es la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, sin embargo, esta no es la que paga por dichos servicios, sino que lo hace la empresa privada, en este caso las Agencias Navieras, lo que genera un conflicto de intereses; y por tanto, la Autoridad Portuaria, no tiene nunca la certeza de que la información que utiliza para la facturación de los servicios que se prestan a las cargas, es real y confiable.

Por lo anteriormente expuesto, he considerado la necesidad de realizar una investigación sobre la incidencia que tiene la modalidad actual de prestación del servicio de tarja a la carga de importación y exportación, en la recaudación de ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el periodo comprendido entre el 2008 y el 2012, la cual lo considero viable, porque se puede obtener la información necesaria para dicho trabajo en la Autoridad Portuaria y en las empresas privadas que prestan estos servicios.

1.1.7.1 Objetivo General

Realizar un estudio sobre la incidencia que tiene la modalidad de prestación de los servicios de tarja a la carga de importación y exportación, que se brinda actualmente en Autoridad Portuaria de Bolívar, en la recaudación de sus ingresos, durante el periodo comprendido entre enero del 2008 y diciembre del 2012.

1.1.7.2 Objetivos Específicos

Averiguar si la prestación de servicios de tarja actual en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar está acorde con el marco legal vigente.

Determinar si la información que entregan las empresas que brindan el servicio de tarja, es beneficiosa para los usuarios de este servicio.

Determinar si los usuarios del puerto, consideran que se han incrementado los ingresos portuarios por el cobro del uso de las infraestructuras por las cargas, utilizando la información de la tarja, en el periodo comprendido desde enero del 2008 hasta diciembre del 2012.

Indagar si la tecnología utilizada por las empresas privadas que prestan los servicios de tarja, están acorde con las exigencias actuales del mercado.

Establecer si los usuarios del servicio de tarja, están de acuerdo con el mecanismo de prestación de servicios, es decir que sea delegado por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Verificar si sería más beneficioso para el puerto, que los servicios de tarja sean prestados directamente la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Presentar una propuesta de mejora, según los resultados que se obtengan en la investigación.

CAPÍTULO II

2.0 Marco Teórico

2.1 Estudios realizados sobre el tema

No se han encontrado estudios realizados sobre este tema en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, ni en las demás Autoridades Portuarias del Ecuador. Existen únicamente informes generales sobre el servicio de tarja, que podrían ser útiles en la presente investigación.

2.2 Categorías Fundamentales

2.2.1 Operaciones Portuarias

La operación portuaria, es una tarea en la que participan personas y equipos para cumplir un determinado fin, siendo este, la carga y descarga de forma eficiente y segura al menor costo por tonelada de los diferentes medios de transporte, dentro de los tiempos pactados en los contratos de transporte; y, de las mercancías desde un medio de transporte a otro, entregándolas en las mismas cantidades y condiciones en que fueron recibidas de acuerdo con los contratos de servicios. Para lograr este fin, se requiere incrementar la productividad por atraque, disminuir los costos por manipulación, control y cuidado en la recepción y entrega de las cargas, lo que se logra con una administración eficiente de la mano de obra, de los equipos e instalaciones.

Los elementos que forman una operación portuaria son, la manipulación a bordo, la transferencia en el muelle, el almacenaje, la recepción, entrega, la cantidad de puestos de trabajo, cantidad de trabajadores por puestos de trabajo con su categoría, cantidad y tipo de equipos, proceso tecnológico, tipo de mercancías y tipo de transporte. La conjugación y funcionamiento armónico de estos elementos, permite que los trabajadores portuarios conozcan la esencia de las operaciones que realizan, los elementos que la componen y el nivel de participación de su puesto de trabajo en ella, para lograr el cumplimiento del fin de los servicios con eficiencia y seguridad.

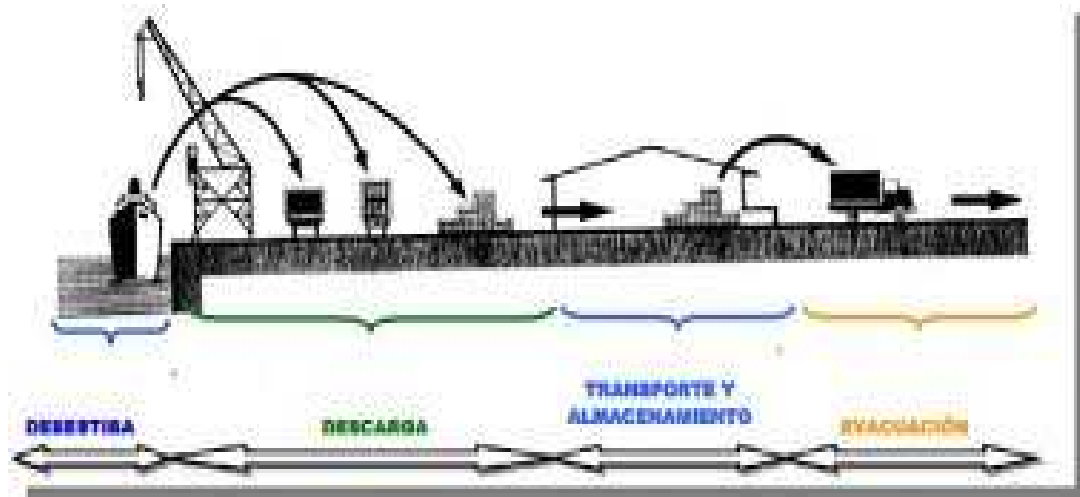
Las actividades de la secuencia de operaciones, son la transferencia en el muelle, el almacenaje, la recepción y entrega de las cargas, en tanto que las funciones de la actividad más relevante, en este caso de la recepción y entrega son: a) Estibar y desestibar mercancías de forma manual o mecanizada en los medios de transporte o almacenes, b) Hacer y deshacer unidades de carga y el enganche y desenganche de dispositivos en dichas unidades de forma manual o mecanizada, y c) Contar y clasificar las cantidades de bultos determinando su estado y condiciones según las marcas, por Conocimiento de Embarques, mediante un estricto control físico y documentario en el momento que son recibidos y/o entregados.

Al analizar la secuencia de las operaciones portuarias, con sus actividades y funciones, podemos llegar a dos conclusiones:

Primero: Contar y clasificar las cantidades de los bultos determinando su estado y condiciones según las marcas por Conocimientos de Embarque, mediante un estricto control físico y documentario en el momento que son recibidos y/o entregados. Esta es la función principal del tarjador dentro del proceso tecnológico en los servicios portuarios.

Segundo: El puesto del tarjador en el proceso tecnológico de los servicios portuarios, se puede ubicar en diferentes operaciones:

- En la transferencia en el muelle al costado del buque.
- En el almacenaje en las áreas destinadas para la estiba de las mercancías.
- En la recepción y entrega al costado de los diferentes medios de transporte.



2.2.2 Aspectos Operativos del Servicio de Tarja

Es preciso tener claro los conceptos del tema de investigación, por lo que, se entiende como Tarja, a la anotación que efectúa un empleado sobre los detalles de la carga o descarga, en la cual se incluyen las marcas, número, peso, medida y condición de los bultos; y, Tarjar es el acto de chequear las mercancías cargadas sobre o descargadas de un buque.

Así mismo, es necesario señalar cual es el concepto de la Tarja a efectos del tráfico de carga por mar, siendo este, una declaración escrita entre dos partes, de las cantidades de bultos con sus pesos, sus marcas y números, embarcados o desembarcados de un buque u otro modo de transporte, y que previamente fueron contados y clasificados en alusión a un documento de transporte.

El Tarjador es el primer empleado que en una terminal portuaria da constancia de la recepción y entrega de la mercancía, por lo que es un trabajador especializado que desempeña un una labor muy importante e imprescindible en los puertos. Los servicios de Tarja se clasifican en:

- Tarja a la Exportación, carga o embarque.
- Tarja a la Importación, descarga o desembarque.
- Tarja para cargas en Tránsito o Nacionalizadas.
- Tarja de Contraste a la Exportación, Importación o Tránsito.

Tarja a la Exportación: Define la cantidad de mercancías recibidas en el puerto y cargadas en un buque, y que serán definitivamente declaradas en el Conocimiento de Embarque. Esta actividad tiene dos momentos: 1) Cuando son recibidas en el puerto para ser embarcadas, y 2) Cuando son definitivamente embarcadas.



Tarja de Importación: Define la cantidad de mercancía descargada de un buque y entregada en alusión a lo declarado en los documentos de transporte. De igual manera, tiene dos momentos: 1) Cuando las mercancías son descargadas al lado del buque, y 2) Cuando son despachadas o expedidas en la terminal portuaria hacia su destino.



Tarja de cargas en Tránsito: Define la cantidad de mercancías descargadas de un buque bajo las diferentes modalidades de régimen aduanero de Cargas en Tránsito y que posteriormente serán cargadas en otro buque.

Tarja de Contraste: Es utilizada como contrapartida por alguna de las partes que intervienen en el comercio marítimo, tiene fuerza legal ante disputas y reclamaciones por faltantes. Se utiliza como respaldo para la aplicación de remarcas o reservas a los Conocimientos de embarque, o los documentos finales de liquidación del cargamento en la descarga.⁵

⁵ Tomado del material del Seminario Taller sobre Servicios de Tarja, en Septiembre del 2005, dictado por Trainmar Ecuador.

La organización y funcionamiento de la Tarja, dependerá de la forma de contratación de los servicios, del tipo de la operación y del tipo de mercancía. Los modos de empleo de la fuerza de trabajo pueden ser de dos maneras: 1) Cuando los empleados forman parte de la nómina del terminal portuario, y 2) Cuando el terminal portuario contrata los servicios de Agencias o Empresas especializadas en estos servicios. La aplicación de uno u otro método de empleo de la fuerza de trabajo, dependerán de la evolución de los puertos en correspondencia con las tendencias actuales de desarrollo y especialización del comercio y el transporte marítimo internacional; así como también, de los usos y costumbres de los puertos, según su estructura, funcionamiento y legislación vigente.

El tipo del servicio, define el procedimiento a seguir en cuanto a los documentos, y la mercancía define como se tarjará por su naturaleza, por sus características de embalaje, sus marcas y las registradas en los documentos de transporte.

La cantidad de grupos, de los supervisores del turno, y número de tarjadores, depende del alcance de los servicios, es decir, de la cantidad de atraques en servicio, áreas de recepción, entrega y su distribución, del régimen de las operaciones portuarias y volumen de la carga, y del tipo de mercancía y cantidad de consignaciones.

El puesto de trabajo del Tarjador, se ubica en aquellos lugares donde se produce el traspaso de los riesgos y responsabilidades ante la mercancía, al realizar el transbordo de un medio de transporte a otro y cuando se produce la entrega entre diferentes operadores portuarios.

Documentos fundamentales de trabajo: El servicio de tarjado utiliza dos tipos de documentos de trabajo:

- Los documentos de consulta e información y,
- Los documentos de registro y certificación.

Documentos de consulta e Información: Son entregados por los representantes de la mercancía, el buque y los directivos del puerto, y son utilizados para conocer

detalles del buque, la carga y el régimen de las operaciones portuarias, así como también, del control, chequeo y contraste del tarjado, y son diferentes para la carga de exportación e importación.

En la Exportación se utilizan los siguientes documentos:

- La Lista o Plan de Embarque entregado por el embarcador.
- El Plan de Carga, por compartimiento y escotillas elaborado por el Primer Oficial, donde expresa la distribución previa de las cargas a embarcar.
- Los documentos del transporte terrestre con las cantidades que arriban para la estiba.
- El Plan de Operaciones Portuarias elaborado por la terminal, con la secuencia de trabajo de las diferentes escotillas por día y turno o períodos de trabajo.

En la Importación se utilizan los siguientes documentos:

- El Manifiesto de Carga
- La lista de carga por escotilla
- El Plano de Estiba
- Los recibos del Oficial (Mate's Receipt).

Documentos de Registro: El documento de registro es aquel donde se anota el resultado del conteo y se conoce como “Hoja de Tarja” o “Tally Sheet”, la elabora el Tarjador. Existen otros documentos de registro que son elaborados por los Supervisores de Tarja, y son, el Resumen de Tarja por turno de trabajo, el Reporte diario de tarja por escotilla, y el Control de descarga por B/L.

Documentos de Certificación: Son aquellos donde se registran las cantidades cargadas y o descargadas y la conformidad de la parte que entrega y la que recibe.

2.2.3 Aspectos Técnicos y Comerciales que distinguen el Servicio de Tarja

- Trabajadores y supervisores con una calificación suficientemente elevada para asimilar la importancia del trabajo que realizan.
- Alto nivel de responsabilidad personal de los tarjadores y supervisores en cuanto a la disciplina, puntualidad y asistencia en cada jornada de trabajo.
- Elevado nivel de organización capaz de dar respuesta rápida a las exigencias del servicio y de los clientes.
- Celosa atención al trabajo evitando distracciones que provoquen dudas en las anotaciones que se realizan en los documentos de trabajo.
- Riguroso trabajo de control por parte de los supervisores del tarjado, en cada turno de trabajo y diariamente.
- Entrega inmediata de los resultados a la terminación de las operaciones del buque, con una información clara y confiable.
- Aplicación de procedimientos de calidad, lo que sin dudas dará un reconocimiento a la entidad o empresa que realiza el servicio.

2.2.4 Principales Funciones del Tarjador

- Presentarse en el lugar de las operaciones antes del inicio de estas para recibir las instrucciones correspondientes a cada servicio.
- Cubrir las posiciones del tarjado que le sean asignadas por el supervisor del turno en cada buque, de acuerdo al Plan de operaciones que se ejecute.
- Elaborar la Tarja destacando las incidencias ocurridas en el periodo de trabajo.
- Entregar su tarja al finalizar cada turno de trabajo, y en caso de faltas o errores, repetir el formulario antes de retirarse.
- Avisar con tiempo suficiente, cuando por causas justificadas, no pueda asistir a su turno o jornada laboral correspondiente, para que sus superiores puedan planificar y cubrir su puesto con un sustituto.

- Alertar a los estibadores que las izadas sean todas de igual cantidad de bultos.
- Cuando se carguen o descarguen bultos averiados o en mal estado, alertará a las partes interesadas de tales hechos y las contará como carga, independientemente que el bulto tenga pérdida parcial o total del contenido, siempre que el embalaje permita definir el bulto, recogiendo en las incidencias de la tarja cuantos bultos fueron manipulados en estas condiciones.
- Notificar al capataz de tales incidencias, recomendándole acciones para que las cargas dañadas o averiadas sin reparar o sin reenvasar no sean cargadas o descargadas.
- Chequear por sí mismo, sin intervención ajena alguna, las marcas y números de las unidades o bultos, contando según dichas marcas, las cantidades que se van cargando o descargando, las cuales después que está bien seguro, procederá a anotarlas en la tarja, en la casilla correspondiente a cantidad de unidades.
- Recogerá y anotará todas las incidencias que en relación al conteo de las cargas se producen durante el turno de trabajo, informándoselas al supervisor de turno, solicitándole y ejecutando las instrucciones que al respecto le sean dadas por este último.
- Al finalizar el turno de trabajo, entregará al supervisor la Hoja de Tarja, con todas sus casillas llenas con la información que corresponde con letra clara, sin tachaduras ni borrones y debidamente firmada.

2.2.5 Aspectos Técnicos de Seguridad en los Servicios de Tarja

Medidas de Protección y Seguridad durante el Servicio:

- Utilizar los medios de seguridad que por norma le sean impuestos.
- Ubicarse en una posición de trabajo que le permita tener una clara visión de las marcas y cantidades de bultos, fuera del área de acción del gancho de izaje y de los montacargas o equipos de manipulación en tierra.

- Estar atento al etiquetado que las mercancías peligrosas tengan, identificando su grado de peligrosidad.
- Conocer, cumplir y hacer cumplir las medidas de prevención y contención contra incendios.
- Conocer, cumplir y hacer cumplir los planes dictados contra catástrofes y contingencias.
- Otras medidas que les vengán impuestas por los usos y procedimientos de cada puerto.

2.2.6 Responsabilidad, Obligaciones y Prohibiciones en los Servicios de Tarja.

Responsabilidad: La responsabilidad es la base fundamental para el cumplimiento de las funciones, y se manifiesta de dos formas principales:

- La responsabilidad de las personas jurídicas
- La responsabilidad de las personas naturales.

El cumplimiento de la responsabilidad de la empresa portuaria dependerá del cumplimiento de la responsabilidad personal, de cada uno de los empleados en cada puesto de trabajo. La responsabilidad personal está muy ligada al desempeño de las funciones del puesto del trabajo y al resultado obtenido, por eso, toda persona al ser empleada, está obligada a, conocer y cumplir las responsabilidades inherentes a su puesto de trabajo, sus obligaciones y las prohibiciones.

Obligaciones:

- Marcar los controles de asistencia según lo establezcan las regulaciones administrativas.
- Cumplir con su horario de trabajo establecido y permanecer en su puesto de trabajo garantizando el cumplimiento eficaz del servicio.

- Concurrir al trabajo con la vestimenta y prendas de protección establecidas en cada puerto.
- Portar la identificación correspondiente que lo acredite como trabajador durante el cumplimiento de su jornada de trabajo, presentándola a la entrada y salida del puerto o cuando el personal facultado lo solicite.
- Cumplir las órdenes dadas por los superiores y mantener un trato respetuoso con todos.
- Poner en conocimiento de sus superiores cualquier irregularidad durante la ejecución del servicio.

Prohibiciones: Se prohíben todas aquellas acciones que interfieran con el normal desarrollo de las funciones y actividades que debe cumplir el personal de Tarja, como concurrir en estado de intoxicación alcohólica, o de estupefacientes, ausentarse de su puesto de trabajo sin justificativo. Todas estas prohibiciones son reguladas administrativamente en las empresas de Tarja y por la administración de las terminales portuarias, incluyendo las consecuencias como sanciones administrativas u otras, según la gravedad de la falta que se cometa.

2.2.7 Modalidad de Prestación de los Servicios de Tarja en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Actualmente las empresas privadas que prestan los Servicios de Tarja en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, lo realizan a través de una Autorización que la emite la Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo que determina el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, que define a la Autorización, como: “La modalidad de delegación a la iniciativa privada, mediante la cual la Entidad Portuaria faculta a un Operador Portuario, previamente matriculado en la Dirección General de la Marina Mercante, para la prestación de un servicio portuario específico dentro de las áreas e instalaciones administradas directamente por la Empresa Portuaria y bajo las condiciones establecidas por la misma.”; así como también, en base a lo que determina el Art. 4, numerales 7 y 8 de este Reglamento que indica lo siguiente: “7. De entre las figuras jurídicas que admite la Ley de Modernización para

la delegación al sector privado, se aplicarán en los puertos las de autorización, permiso o concesión.

8. Se utilizará la figura de la autorización de la Entidad Portuaria que tenga jurisdicción sobre cada puerto, para el caso de servicios portuarios y complementarios que se presten por operadores portuarios en régimen de uso común de los muelles y zonas de operación o almacenaje.”.

Las empresas que prestan los servicios de Tarja, estaban calificadas por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral como empresas de Servicios Complementarios, pero actualmente es la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, perteneciente al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, quien se encarga de emitir las matrículas a las empresas privadas que desean operar en los puertos y que cumplen con una serie de requisitos establecidos, y los califica como Operadores Portuarios.

Una vez que dichas empresas obtienen una Matrícula en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, realizan el trámite correspondiente ante la Autoridad Portuaria para la obtención de la correspondiente Autorización para la prestación de los servicios, debiendo cumplir todos los requisitos establecidos en el “Reglamento para el Control y Aprobación de los precios de los servicios determinados a los Usuarios del Puerto por parte de los Operadores Portuarios y Empresas de Servicios Complementarios”, aprobado por el Directorio de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, mediante Resolución No. 738, del 03 de enero del 2006, y que aún continúa vigente.

En la Autorización que se emite, consta los antecedentes que motivan la expedición de dicho documento, la base legal que ampara su expedición, el detalle de los servicios autorizados a prestar dentro del recinto portuario, la unidad de medida, los precios máximos que debe cobrar, el listado de equipos a utilizarse en la prestación del servicio, el listado del personal de la empresa, las obligaciones y responsabilidades de la empresa, y la firma del representante legal de la empresa y del Gerente General de la Autoridad Portuaria, esta Autorización tiene una vigencia de dos años.

2.2.8 Definiciones de Términos Portuarios

Actividad Portuaria.- Corresponde a la inversión en infraestructura portuaria, administración, operación y explotación de los puertos y/o terminales portuarios. Se refiere, además, a cualquiera de los servicios definidos en este Reglamento y que se presta dentro de la jurisdicción de los puertos y terminales.

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

Atraque.- Es la acción de amarrar el buque a un muelle.

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 Ro-Ro (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 que su acción es sobre la carga.

Dragado.- Consiste en obras de profundización, mantenimiento, adecuación y limpieza de sedimentos en fondos, bordes, vertientes y otras áreas marino-costeras y fluviales, con el fin de facilitar el tráfico marítimo o fluvial, mejorar las zonas de tránsito y operación de los buques y embarcaciones.

Embalaje.- Para efectos de este Reglamento, es el acondicionamiento de las mercancías en unidades primarias de diversos materiales que permitan la protección de sus características y calidad, durante su manipulación y transporte.

Entidad Portuaria.- Se refiere a las actuales Autoridades Portuarias, conforme lo establecido en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, así como las organizaciones que se conformaren en el futuro para la operación, administración y control en los puertos marítimos o fluviales.

Estiba, Reestiba 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.

Hinterland.- Es el territorio, región o área de influencia situada detrás de un puerto, que genera la actividad comercial interna que lo afecta, de donde se recogen las exportaciones y a donde se distribuyen las importaciones.

Inspecciones 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.

Operador Portuario.- Se refiere a la persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, está en capacidad de brindar cualquiera de los servicios portuarios establecidos en las presentes Normas.

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.

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, cuyas 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.

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

Paletizaje.- Es la acción de colocar y agrupar mercancías sobre una plataforma construida con diversos materiales, denominada paleta o pallet, a efectos de facilitar su manipulación y transporte en forma unitarizada.

Pesaje.- Consiste en la puesta a disposición de personal y equipos necesarios para la determinación de los pesos de las cargas que ingresan o salen del recinto portuario.

Puerto.- Los puertos, como interfaces entre varios modos de transporte, son centros de transporte combinado. Adicionalmente son mercados multifuncionales y zonas industriales donde las mercaderías no sólo están en tránsito, sino que también son clasificadas, manufacturadas y distribuidas. De hecho, los puertos son sistemas multidimensionales que deben ser integrados con las cadenas logísticas para cumplir adecuadamente sus funciones. Un puerto eficiente requiere, además de la infraestructura y equipamiento, conexiones adecuadas con otros modos de transporte, una gerenciación motivada y personal debidamente cualificado.

Recinto Portuario.- Conjunto de espacios terrestres y acuáticos que se encuentran en una jurisdicción portuaria concretamente definida, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones, equipamientos y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo, los accesos y las zonas exteriores determinadas para el desplazamiento y maniobras de buques y barcazas, tanto como todos los espacios terrestres dispuestos para los diferentes servicios a la carga, a los pasajeros y otras actividades complementarias y conexas.

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 barcazas, 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.

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF).- Se refiere a la entidad civil dependiente del MTOP, a la cual le corresponde las facultades de coordinación, planificación, regulación y control técnico del Sistema Nacional de Puertos y Transporte Acuático.

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.

Terminal.- Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, infraestructuras, superestructuras, instalaciones, y equipos que tienen por objeto la atención y prestación de servicios a buques, embarcaciones, carga de exportación e importación y pasajeros.

Usuario.- Es la persona natural o jurídica que recibe el servicio por parte de un operador portuario, una Entidad Portuaria y/o un Terminal Portuario Habilitado.⁶

2.3 Fundamentación Filosófica

Es importante considerar el componente filosófico del servicio público que presta Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, actualmente delegado a la empresa privada, es de mucha importancia, puesto que nos ofrece una amplia gama de formulaciones para reflexionar en la búsqueda de soluciones relacionadas con la calidad con que se brinda este servicio público y el grado de satisfacción de los clientes al recibir dicho servicio. En la prestación de este servicio público como es la tarja a las cargas, se encuentran dos actores, el primero es la empresa privada y el segundo la institución pública, quienes tienen diferentes escenarios para su actividad, en el logro de sus fines y principalmente los objetivos que deben alcanzar, existiendo valores compartidos que sostienen y refuerzan la actuación de cada uno de estos actores, los cuales se descubren a través de la interrelación necesaria que mantienen constantemente, de la cual dependen mutuamente para la consecución de sus objetivos, la una de lograr ganancias en el caso de la empresa privada y la otra de satisfacer las necesidades de sus usuarios y clientes, en el caso de la entidad pública.

Estos valores compartidos que sostienen y refuerzan la actuación de cada uno de los involucrados en la prestación del servicio público de tarja, debe ir de la mano con el compromiso y la tarea de involucrar la experiencia adquirida durante los años de prestación de este servicio, y el deseo constante de mejorar la calidad del servicio e incrementar la satisfacción de los clientes comunes de ambos actores ya sean internos o externos.

2.4 Fundamentación Teórica

Sobre el servicio de tarja a la carga de importación y exportación, se trata en la reglamentación de otros países como por ejemplo en Perú, en donde la Empresa

⁶ Todos los Términos Portuarios han sido tomados de las Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, Registro Oficial 890, del 13 de febrero del 2013.

Nacional de Puertos ENAPU, al referirse a la tarja en su Reglamento de Operaciones, menciona lo siguiente:

- La operación se controlará mediante una Nota de Tarja Electrónica, vía Handheld por cada contenedor, la carga fraccionada por B/L, y la carga rodante por chasis, los cuales serán confrontados con el mismo Handheld, siendo arrumados por tipo de operación, (Trasbordo, importación, exportación), descarga indirecta procedente de puertos de provincias.
- En la Nota de Tarja deberá registrarse las características, cantidad, estado y condición de la mercancía. En el sistema manual se llenará con nitidez, sin enmendaduras ni borrones y con letra de imprenta. La Nota de Tarja será suscrita por el transportista y el Representante del Terminal de almacenamiento, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley General de Aduanas. La mercancía fraccionada descargada sin marca, número o en aparente mala condición o mermas, será considerada para “Inventario”, en cuyo caso, la Nota de Carga debe registrar tal condición.⁷

En este caso, la tarja se realiza de manera electrónica con la utilización de equipos electrónicos denominados “Handheld”, y en los documentos llamados Notas de Tarja, se registra toda la información de la mercancía, todas las características como peso, estado y condición. Considero que esta información generada de manera electrónica, es de vital importancia para el cobro de los servicios a las cargas, porque permite tener información exacta en menor tiempo, lo que agiliza la facturación de los servicios y permite brindar una mejor atención a los clientes de un puerto.

De igual manera, en la Norma que regula los Servicios Portuarios en el Ecuador, dictadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, define a la Tarja, como 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.

Por lo tanto, la tarja portuaria, es un servicio que se presta a la carga que se moviliza en un puerto, y efectivamente nos permite verificar que la información que consta en los documentos como los Manifiestos de Carga es verdadera, lo cual se logra constatando físicamente las cargas y comparando los datos obtenidos con los que

➤ ⁷ Tomado de Reglamento de Operaciones de la Empresa Nacional de Puertos ENAPU S.A., Resolución de Gerencia General No. 114-2010-APN/GG, 09 de marzo del 2010.

constan en los documentos, por lo que esta definición es sencilla y muy adecuada al concepto real de lo que significa la Tarja.

En el Reglamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar vigente, se determina que:

“La tarja constituye función de primer orden en las operaciones portuarias, y el único medio oficial de control y representación de los intereses de la Empresa Portuaria de Puerto Bolívar, al movimiento de carga.

Como la unidad de procesos involucrados al movimiento de la carga en el recinto portuario, tiene por objeto contabilizar la cantidad de carga, bultos o mercaderías que ingresan y egresan del recinto portuario de acuerdo al movimiento de importación y exportación y determinar su peso y volumen, confrontando con verificadores y chequeadores que responden al criterio del exportador en el caso del banano y con las declaratorias de los M/F o B/L, en el de la importación.

El C.I.C&T, es el módulo identificado como el Centro Integrado de Control y Tarja, asociado y diseñado para el ámbito de la prestación de los servicios de tarja, con la concurrencia, participación e integración de las empresas de tarja, para ejercer el suministro de la información oficial por sistema de red inalámbrica, respecto al movimiento de carga a la Autoridad Portuaria a través de su Departamento de Operaciones, siguiendo los procedimientos establecidos al respecto.

El Tarjador es la persona designada por las compañías de tarja privada integradas en el C.I.C&T para que con alto sentido de responsabilidad y honradez, reciba en el delantal del muelle o en otro lugar del terminal, las mercaderías, banano y en general, que transitan en el Puerto. Siendo esta función el inicio del proceso de auditoría inmediata de las operaciones de carga y descarga practicada a la nave, tomando lectura y constatación de la guía de ruta respectiva, debiendo suministrar dicha información en línea al sistema de cómputo a través de la terminal portable.

Las compañías calificadas e integradas al C.I.C&T para brindar el servicio de tarja, deberán alimentar de la información a los siguientes formatos o documentos:

- INFORME TÉCNICO OPERATIVO
- INFORME DIARIO DE TARJA
- (REPORTE DE TARJA BANANO)
- (INGRESO Y ARRASTRE DE CANTIDADES)
- INFORME GENERAL DE TARJA BANANO

- INFORME DE BANANO CONTENERIZADO
- INFORME DE TARJA MERCADERÍA CONTENERIZADA
- (EXPORTACIÓN/IMPORTACIÓN/EMBARQUE/ DESEMBARQUE)
- INFORME DE TARJA MERCADERÍA GENERAL.”⁸

Estas disposiciones, a la presente fecha no se cumplen por cuanto, no se concretado o creado oficialmente el Centro Integrado de Control y Tarja, y las empresas de Tarja no cuentan con los terminales o equipos portables, con los cuales se pueda transmitir información en línea a la Autoridad Portuaria.

En este mismo Reglamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, también se determina lo siguiente:

“Operaciones de Tarja: Las operaciones de tarja se regirán de acuerdo a las siguientes disposiciones:

1. Permanecer en el recinto portuario para dar el servicio de tarja, por lo menos con dos horas de anticipación al inicio de las operaciones del buque.
2. Conocer con la debida oportunidad la fecha y hora de arribo del buque a la cual deben atender, debiendo prever el número de tarjadores que sea necesario, bajo el principio de un tarjador por gancho.
3. Asistir a las reuniones con el Jefe de Operaciones Portuarias o Control de Operaciones y Estadísticas, dos veces por semana para la designación de los buques a los cuales las empresas de tarja darán el servicio correspondiente.
4. El responsable de la empresa de tarja debe ordenar a los respectivos tarjadores que llenen los formularios de las guías de tarja, debiendo cerciorarse que las anotaciones efectuadas se encuentren claras en cada una de las copias e ingresar al sistema automatizado de operaciones, módulo de tarja.
5. Presentar por escrito: informe diario y al zarpe del buque dentro de las subsiguientes 24 horas a la Agencia Naviera, con copia al Departamento de Operaciones.
6. En el caso de que una empresa de tarja tenga relación directa con una Agencia Naviera, y coincida la atención a un buque atendido por esta última, deberá ceder su turno a la siguiente empresa de tarja.
7. La modalidad de trabajo de tarja será en forma rotativa.

⁸ Tomado del Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 507, del 05 de agosto del 2011.

Así mismo, el Reglamento Tarifario de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar vigente, sobre los servicios de Tarja determina lo siguiente:

“Recepción de Carga: Los diferentes tipos de carga general de importación, de exportación, de transferencia y de tránsito, serán entregados a la Autoridad Portuaria en embalajes adecuados y debidamente marcados, numerados y rotulados el peso y el volumen, siempre que las características de tal carga lo permitan, reservándose la Entidad el derecho de verificar el peso y/o volumen de las mismas, cobrando la tarifa establecida por dicho servicio.

La mercadería será recibida y tarjada de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Tarja de la Autoridad Portuaria, utilizando los Formularios SPE-005 y SPE-006.

La carga rota, mojada o averiada, o con presunción de merma, será tarjada una vez que la Agencia Naviera haya reconocido, reembalado y asegurado la mercadería a satisfacción del tarjador portuario y en el acto se procederá a pesarla y enviarla a su respectivo almacenamiento.

Despacho de Carga: La carga de importación solo será entregada con la presentación de la "Orden de Entrega" (Formulario Nro. SPE-007), emitido por la Autoridad Portuaria, en la que se detallará el número de bultos, embalajes, contenedores o furgones, etc., la misma que será firmada conjuntamente por el bodeguero de turno y el usuario. En caso de existir novedades, se las anotará en la respectiva columna.

La carga de exportación será entregada a las naves mediante el reporte de tarja (Formulario SPE-008), que tiene que ser firmado por los tarjadores de la Agencia Naviera y de la Autoridad Portuaria, registrando el número de la Póliza de Exportación.”.⁹

Las disposiciones legales citadas no se cumplen, por cuanto no fue emitido ningún Reglamento de Tarja de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

2.5 Fundamentación Legal

Las Leyes y Normas que tratan sobre el tema de la Tarja a la carga de importación y exportación, específicamente en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, son las siguientes:

- “Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador”, expedida por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, mediante

⁹ Tomado del Reglamento Tarifario de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, publicado en el Registro Oficial No. 440, del 13 de mayo de 1994.

Resolución SPTMF-03-13, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 890, del 13 de Febrero del 2013.

- “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.
- “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.
- “Reglamento Tarifario de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar”, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, mediante Resolución No. 9, publicada en el Registro Oficial No. 440, de mayo 13 de 1994.

2.6 Hipótesis

Variable Independiente: El servicio de tarja prestado a la carga de importación y exportación.

Variable Dependiente: Incidencia en el incremento de recaudación de ingresos.

La información que suministran las empresas que brindan los servicios de tarja portuaria, a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, al no ser procesada ni transferidos en línea, mediante la utilización de equipos electrónicos, no es totalmente confiable ni segura, lo que influiría en la determinación de los ingresos, al momento de tratar de cuantificar realmente en cifras, cuanto ha sido el beneficio obtenido por el uso de esta información.

Otro factor importante que ha influenciado en la seguridad de la información suministrada por las empresas de tarja, tiene relación con el hecho de que la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, no es la que contrata estos servicios directamente, a pesar de ser la interesada en recibir dicha información, y por tanto, no es la que paga por estos servicios, muy por el contrario, las empresas que pagan estos servicios son las Agencias Navieras, las cuales no son quienes solicitan ni

utilizan dicha información, hecho que genera un conflicto de intereses, que repercute aún más en la confiabilidad de la información suministrada y consecuentemente en los beneficios económicos que la Autoridad Portuaria estaría percibiendo por la utilización de dicha información.

La actual modalidad de prestación de los servicios de tarja a la carga de importación y exportación, no permite determinar con exactitud la incidencia que representa en el incremento de recaudación de ingresos, en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el periodo comprendido entre el 2008 y el 2012; y de continuarse con esta modalidad de prestación de los servicios de Tarja, posiblemente se estaría perjudicando los intereses económicos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, por cuanto sus ingresos más representativos provienen del cobro del peso de la carga que se moviliza por su terminal, la misma que es tarjada, sin la utilización de medios electrónicos de última tecnología, que permitan tener la seguridad con relación a la información utilizada para la facturación de los servicios a las cargas movilizadas por este puerto.

CAPÍTULO III

3.0 Metodología

3.1 Tipo de Investigación

El tipo de investigación que se ha elegido por la naturaleza de la investigación, se ha clasificado en:

Descriptiva: Porque pretende presentar las características del tema en estudio con relación a las variables y determinar con ellas las alternativas de solución para la efectividad del servicio de tarja prestado en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Propositiva: La investigación permite elaborar una Modalidad de prestación del servicio de tarja, que se convierta un sistema generador de información confiable y segura, en base del cual se generen incrementos en las recaudaciones por el servicio a la carga que factura la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población

Para esta investigación se tiene como población al personal del Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, que lo constituyen 11 personas, 1 persona que es la Facturadora de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 1 persona que es la Jefe Financiera de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, los representantes de las Agencias Navieras conformado por 9 personas, y el personal de las empresas que prestan los servicios de Tarja que son 12 personas.

3.2.2 Muestra

Debido a la cantidad reducida de la población, no se ha considerado una muestra, sino que se realizará la investigación a todo el universo de la población establecida.

3.3 Operacionalización de Variables

| Servicio de Tarja | | | |
|--|-----------------------------------|--|-----------------------|
| Conceptualización | Categoría | Indicadores | Instrumentos |
| Determinación y verificación de los manifiestos de carga contra la carga físicamente transferida del buque al muelle o viceversa, mediante medios electrónicos o físicos | Carga de importación | carga general en toneladas y contenerizada en TEUs | Encuesta y entrevista |
| | Carga de exportación | carga general en toneladas y contenerizada en TEUs | Encuesta y entrevista |
| | Carga en Tránsito o en transbordo | carga general en toneladas y contenerizada en TEUs | Encuesta y entrevista |
| | Servicios Varios | Unidades | Encuesta y entrevista |

| Incremento de recaudación de ingresos | | | |
|--|--|--------------------|-----------------------|
| Conceptualización | Categoría | Indicadores | Instrumentos |
| Recursos económicos que se generan a partir del cobro de los servicios portuarios a las cargas de importación y de exportación que se movilizan por el puerto. | Ingresos por la carga de importación general y contenerizada | Dólares USD | Encuesta y entrevista |
| | Ingresos por la carga de exportación general y contenerizada | Dólares USD | Encuesta y entrevista |
| | Ingresos por la carga en tránsito o en transbordo | Dólares USD | Encuesta y entrevista |
| | Ingresos por Servicios Varios | Dólares USD | Encuesta y entrevista |

3.4 Técnicas e Instrumentos

3.4.1 Técnicas

La técnica utilizada es la encuesta. Por medio de la cual se espera obtener la información pertinente sobre la incidencia de la información que entregan las empresas que prestan el servicio de tarja, en el incremento de la recaudación de ingresos en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, durante el periodo desde el 2008 hasta el 2012, así como también sobre la confiabilidad, seguridad y oportunidad con que se prestan dichos servicios y sobre la información que generan.

3.4.2 Instrumentos

El instrumento a utilizarse es el cuestionario elaborado con veinte preguntas cerradas. El cual será suministrado al personal del Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a la Facturadora y Jefe Financiero de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a los representantes de las Agencias Navieras y al personal de las empresas que prestan los servicios de Tarja por delegación de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

También se utilizará la información estadística sobre los reportes de la tarja entregada en el Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, así como también la correspondiente a la recaudación de los ingresos por concepto de tasas a la carga, que se archiva en el área de Facturación y en el Departamento Financiero de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

3.5 Recolección y tabulación de la información

La tabulación de los datos se lo realizará por medio de una matriz elaborada en el programa computarizado de Excel, la presentación de los datos será por medio de cuadros de doble entrada y simples incorporando gráficos en dependencia de las variables, ya sean pasteles o barras.

El análisis de los datos será por medio de la transformación de los datos de absolutos a porcentajes y el análisis cualitativo será a través de la descripción de la información recolectada e interpretación de la misma.

3.6 Aspectos éticos legales.

Para efecto de proteger a la población objeto de estudio, se mantendrá 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

4.0 Análisis e interpretación de los resultados.

4.1 Tendencia de movilización de Carga general y contenedorizada.

4.1.1 Tendencia de movilización de Carga General

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR CARGA GENERAL MOVILIZADA TONS. MTS. CONSOLIDADO COMPARATIVO

| CARGA GENERAL MOVILIZADA TONS. MTS. | | | | | |
|-------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| MES | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| ENERO | 202.552 | 163.402 | 176.794 | 214.444 | 160.091 |
| FEBRERO | 163.136 | 154.066 | 162.523 | 176.226 | 155.052 |
| MARZO | 164.408 | 141.237 | 199.715 | 228.446 | 143.515 |
| ABRIL | 174.890 | 171.442 | 185.488 | 189.345 | 150.566 |
| MAYO | 128.101 | 135.293 | 172.776 | 182.530 | 144.611 |
| JUNIO | 128.184 | 135.096 | 165.512 | 166.637 | 133.461 |
| JULIO | 146.863 | 148.996 | 148.201 | 133.841 | 136.292 |
| AGOSTO | 122.834 | 119.527 | 156.168 | 144.630 | 113.770 |
| SEPTIEMBRE | 115.625 | 142.777 | 162.136 | 122.646 | 110.600 |
| OCTUBRE | 129.454 | 151.435 | 177.635 | 158.263 | 139.993 |
| NOVIEMBRE | 144.974 | 152.583 | 156.638 | 155.531 | 136.279 |
| DICIEMBRE | 155.692 | 181.763 | 176.710 | 154.720 | 155.790 |
| TOTAL | 1.776.713 | 1.797.617 | 2.040.296 | 2.027.259 | 1.680.020 |
| PROMEDIO MENSUAL | 148.059 | 149.801 | 170.025 | 168.938 | 140.002 |
| PROMEDIO POR BUQUE | 3.190 | 3.595 | 3.807 | 4.232 | 4.410 |

Fuente: Estadísticas del Departamento de Operaciones de APPB.

Análisis e Interpretación de los Resultados: En el cuadro se presentan las Toneladas Métricas de carga general, es decir, de importación y exportación que se ha movilizado por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, desde el año 2008 hasta el 2012.

Se observa que en el año 2008 se han movilizado 1.776.713 toneladas métricas, y en los años subsiguientes del 2009 y 2010, creció la movilización de carga, pero en el año 2011, surge una pequeña baja equivalente al 0,63% con relación al año 2010, y en el año 2012 se movilizaron 1.068.020 TM, lo que representó un baja sustancial del 17%, y con relación al 2008 se movilizó un 5% menos.

La baja sustancial de la carga en el año 2012, se debe entre otros aspectos, a los siguientes factores que incidieron en la llegada de buques a Puerto Bolívar:

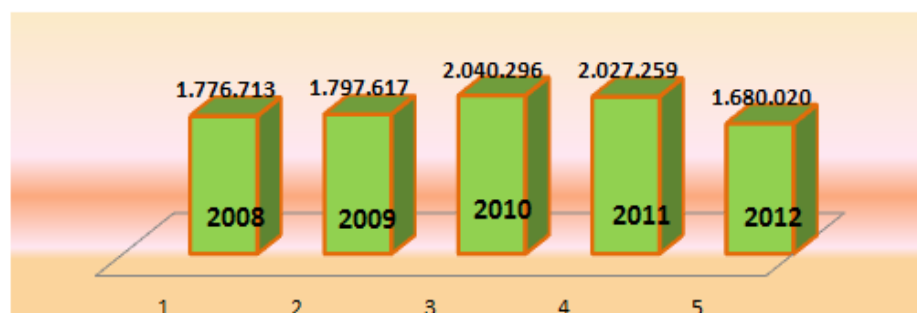
- El primero es el calado o la profundidad del mar en el sector de los muelles, que no fue suficiente para los buques grandes que arribaban a este puerto, obligándolos a irse a otros puertos que le ofrecieran mayor calado y por ende seguridad para sus naves y cargas.
- Otro aspecto que incidió significativamente en la recaudación de ingresos, fue el hecho de que en diciembre del 2012, no se facturaron todos los servicios prestados en el puerto, ya que el sistema del Ministerio de Finanzas, lo cierra a principios de este mes, y no se pueden realizar transacciones normales en este mes, esto representaría al menos USD 400.000,00 menos en los ingresos del puerto.
- Y un último factor también es la construcción de un nuevo atracadero o muelle, para lo cual se requirieron varios meses de dragado y por ende interferencia en las normales operaciones del puerto, ya que el buque de dragado ocupaba espacios en los muelles y sectores marítimos de operaciones del puerto, retardando las mismas por un espacio de tiempo significativo.

Un aspecto que llama la atención, es el promedio de buques que arribaron al puerto de Puerto Bolívar, el cual en el año 2012 fue el más alto de los últimos cinco años, sin embargo de ello en este año, se obtuvo como resultado la más baja cantidad de banano movilizado, lo cual se puede explicar, con el hecho de que parte de estos buques, no llenaron sus bodegas totalmente es este puerto sino que lo hicieron en otros puertos como Guayaquil u otro puerto de Sudamérica, entonces como podemos observar, no es proporcional el incremento de buques con el de la carga. También se debe indicar que, los buques que llegaron en el 2012 a este puerto fueron de menor capacidad que los que arribaron en el 2011, por lo que cargaron menos cantidad de carga que en otros años.

También se observa, en el gráfico la tendencia de crecimiento durante los tres años desde el 2008 hasta el 2010, y que existe una tendencia a la baja en el año 2011 y 2012, lo que nos indica que existiría una posible baja de movilización de la carga para los años siguientes, situación que debe ser transformada de manera que la tendencia de las importaciones y exportaciones varíen positivamente y mejoren de manera que se incrementen.

TOTAL CARGA T.M. MOVILIZADA POR AÑO

■ TOTAL CARGA MOVILIZADA T.M.



Graf. 1 Tendencia de movilización de carga por año en APPB.

4.1.2 Tendencia de movilización de Carga Contenedorizada

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR MOVIMIENTO DE CONTENEDORES CONSOLIDADO COMPARATIVO

| CONTENEDORES MOVILIZADOS | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-------------|-------|--------|--------|-------------|--------|--------|-------|------------|-----|-------------|--------------------|--------------------|------------------------|--------------------|---|
| AÑO | IMPORTACION | | | | EXPORTACION | | | | TRANSBORDO | | TOTAL CONT. | TOTAL TEUS IMPORT. | TOTAL TEUS EXPORT. | TOTAL TEUS IMPORTACION | TOTAL TEUS TRANSB. | TOTAL TEUS IMPORT. EXPORT. Y TRANSBORDO |
| | LLENOS | | VACIOS | | LLENOS | | VACIOS | | LLENOS | | | | | | | |
| | 20 | 40 | 20 | 40 | 20 | 40 | 20 | 40 | 20 | 40 | | | | | | |
| 2008 | 18 | 430 | 235 | 10.166 | 8 | 9.285 | 498 | 3.946 | 44 | 424 | 25.054 | 21.445 | 26.968 | 48.413 | 892 | 49.305 |
| 2009 | 3 | 475 | 97 | 15.424 | 3 | 15.212 | 51 | 3.077 | 3 | 346 | 34.691 | 31.898 | 36.632 | 68.530 | 695 | 69.225 |
| 2010 | 4 | 1.158 | 19 | 13.444 | 2 | 13.983 | 75 | 2.335 | 0 | 486 | 31.506 | 29.227 | 32.713 | 61.940 | 972 | 62.912 |
| 2011 | 2 | 1.033 | 10 | 11.745 | 1 | 10.431 | 8 | 3.752 | 9 | 963 | 27.954 | 25.568 | 28.375 | 53.943 | 1.935 | 55.878 |
| 2012 | 53 | 933 | 0 | 12.909 | 2 | 10.206 | 49 | 3.307 | 0 | 224 | 27.683 | 27.737 | 27.077 | 54.814 | 448 | 55.262 |

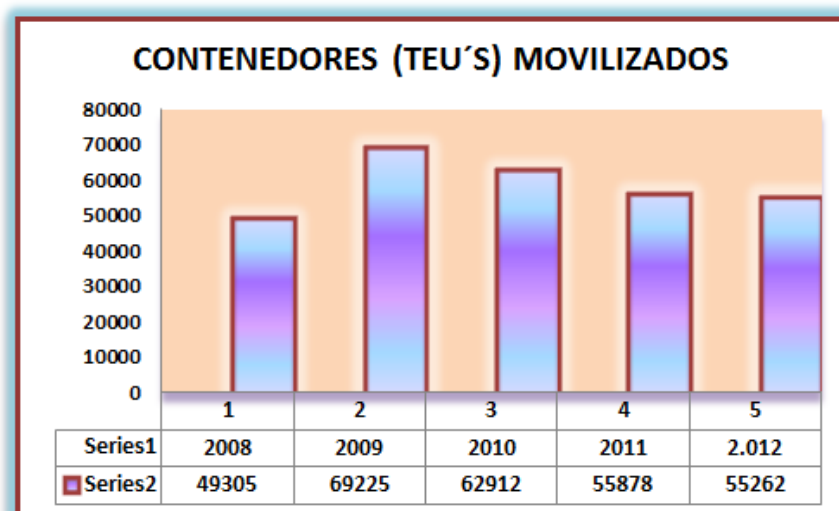
Fuente: Estadísticas del Departamento de Operaciones de APPB.

Análisis e Interpretación de los Resultados: En el cuadro se presentan el total de contenedores de 20 y 40 pies, así como la cantidad de TEU'S, de importación, exportación y transbordo que se ha movilizó por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, desde el año 2008 hasta el 2012.

Se observa que en el año 2008 se han movilizó un total de 49.305 TEU'S, y en el año 2009 es el que mayor crecimiento tuvo movilizó 69.225 TEU'S, en tanto que en el 2010 decreció un 9% con relación al 2009, por lo que movilizó 62.912 TEU'S. Para el año 2011 la movilizó de contenedores bajó a 55.878 TEU'S, que representa el 11% de disminución con relación al 2010, y en el año 2012 continúa la baja a 55.262 TEU'S, que representa una disminución del 1,6% con relación al 2011.

Los mismos factores que incidieron en la baja de la carga general, y que fueron ya indicados son los que inciden en la carga contenedorizada. Sin embargo, al referirnos a los contenedores, es necesario señalar que la falta de equipos especializados para el manejo de contenedores, como grúas especiales para esta carga, también hacen que no sea muy atractivo en tránsito de contenedores por este puerto.

En el Gráfico No.2, se observa la carga contenedorizada crece en los dos primeros años, pero desde el 2010 hasta el 2012, decrece. Sin embargo, se nota que la diferencia es significativa entre año y año para el caso de contenedores, y existe una tendencia a incrementar las cargas por medio de éste tipo de modalidad de transportación de las cargas a nivel mundial, lo que puede afectar positivamente en el puerto, sobre todo si se manejan estrategias comerciales y de incrementar y mejorar la eficiencia de las facilidades para el manejo y almacenaje de contenedores.



Graf. 2 Tendencia de movilización de carga contenedorizada por año en APPB.

4.1.3 Tendencia de movilización de Carga por Agencia Naviera

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
PRINCIPALES AGENCIAS NAVIERAS MOVIMIENTO DE CARGA
 CONSOLIDADO 2008 al 2012

| AGENCIAS NAVIERAS | CARGA MOVILIZADA TONS. MTS. | | | | | |
|---|-----------------------------|----------------|----------------|---------------|------------------|-------------|
| | EXPORTACION | | IMPORTACION | | TOTAL TM | % |
| | GENERAL | CONTENERIZADA | GENERAL | CONTENERIZADA | | |
| Agencia Maritima Global Marglobal S.A. | 2.090.023 | 520.582 | 14.897 | 35.689 | 2.661.191 | 34% |
| Naviera Latinoamericana Navelat S.A. | 563.174 | 83.936 | 42.151 | 323 | 689.584 | 9% |
| T.M.T. Transportes Maritimos Y Terrestres S.A. | 652.813 | 1.253 | 53.947 | 1.288 | 709.301 | 9% |
| Delcamposhipping Agencia Naviera S. A. | 1.081.901 | 12.492 | 30.188 | 5 | 1.124.586 | 14% |
| Maritima Ecuatoriana Marsec S.A | 876.235 | 5.513 | 18.270 | 0 | 900.018 | 11% |
| Inchcape Shipping Services S.A. Iss Grupo | 604.947 | 129.337 | 11.444 | 22.978 | 768.706 | 10% |
| Agencia De Vapores Internacionales S.A. Agvapinsa | 263.000 | 151.166 | 1 | 573 | 414.740 | 5% |
| Bluepac Shipping Agency S.A. | 351.302 | 14.499 | 186.069 | 5.862 | 557.732 | 7% |
| Pomar Transportes Pomar S. A. | 9.697 | 49.297 | 49.072 | 551 | 108.617 | 1% |
| TOTAL TONS. MTS. | 6.493.092 | 968.075 | 406.039 | 67.269 | 7.934.475 | 100% |

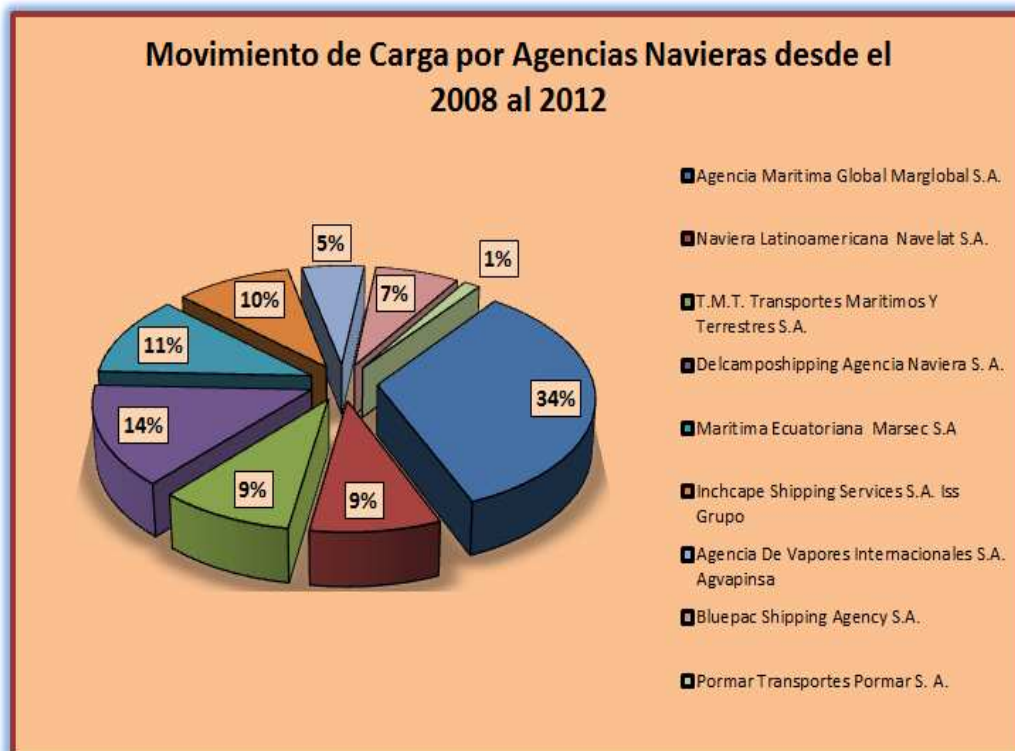
Fuente: Estadísticas del Departamento de Operaciones de APPB.

Análisis e Interpretación de los Resultados: En el cuadro se presenta la cantidad de carga general y contenedorizada, tanto de importación como de exportación, en toneladas métricas, movilizada por cada Agencia Naviera, a través del puerto de Puerto Bolívar, durante el periodo del 2008 al 2012. Se observa que durante el periodo indicado, se han movilizado un total de 7.934.475 toneladas métricas de carga, de las cuales la Agencia Marítima Global Marglobal S.A., ha movilizado 2.661.191 TM, que representa el 34%, en segundo lugar se ubica la Agencia

Delcamposhipping Agency, la cual movilizó 1.124.586 TM, con el 14%; en tercer lugar está Marítima Ecuatoriana MARSEC S.A., con 900.018 TM que corresponde al 11%; y en último lugar se ubica la Agencia Naviera Pormar Trasportes Pormar S.A. con 108.617 TM, lo que representa el 1% del total de la carga movilizada.

La cantidad de carga que movilizan las Agencias Navieras, depende de las gestiones comerciales y de precios que aplica cada empresa, ya que los contactos, negociaciones y contratos los realizan directamente con los armadores de los buques, en los cuales el puerto no tiene ninguna interferencia.

En el Gráfico No.3, se observa los porcentajes de representación en la movilización de carga, por cada Agencia Naviera que opera en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, y los mayores porcentajes lo realizan tres o cuatro Agencias, lo cual ha venido realizándose desde hace varios años, y esta tendencia va a continuar en los próximos años, esto podría variar, en caso de que se concesionaran las instalaciones portuarias, en cuyo caso el número de Agencias se reduciría significativamente.



Graf. 3 Porcentaje de movilización de carga por Agencia Naviera

4.1.4 Carga reportada por la Tarja y registrada en los Manifiestos de Carga.

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
INFORMACION SOBRE LOS DATOS REPORTADOS POR LA TARJA Y LOS QUE CONSTAN EN
LOS MANIFIESTOS DE CARGA

POR EL PERIODO DESDE EL AÑO 2008 AL 2012

| CONCEPTO | INFORMACION DE TARJA | INFORMACION DEL MANIFIESTO | DIFERENCIA ENTRE LO TARJADO Y LO MANIFESTADO |
|--|----------------------|----------------------------|--|
| Contenedores llenos de 40' Desembarcados | 86 | 3.865 | -3.779 |
| Contenedores llenos de 40' Embarcados | 51.594 | 58.850 | -7.256 |
| Contenedores vacíos de 40' Embarcados | 16.260 | 15.394 | 866 |
| Contenedores vacíos de 40' Desembarcados | 63.698 | 62.587 | 1.111 |
| Contenedores llenos de 20' Desembarcados | 2 | 76 | -74 |
| Contenedores llenos de 20' Embarcados | 1 | 8 | -7 |
| Contenedores vacíos de 20' Desembarcados | 360 | 382 | -22 |
| Contenedores vacíos de 20' Embarcados | 681 | 681 | - |
| Contenedores llenos de 20' Transbordo | 33 | 24 | 9 |
| Contenedores llenos de 40' Transbordo | 539 | 2.397 | -1.858 |
| Mercadería General (Kg) Desembarcada | 446.841.473 | 423.765.942 | 23.075.531 |
| Mercadería General (Kg) Embarcada | 1.711.275 | 1.810.408 | -99.133 |
| Banano Embarcado (Kg) | 509.174.086 | 238.709.947 | 270.464.139 |
| Banano Embarcado (cajas) | 356.359.434 | 356.451.345 | -91.911 |
| Mercadería Transbordada (vehículos) | 4.087 | 122.516 | -118.429 |
| Otra Mercadería General Embarcada | 832.363 | 884.669 | -52.306 |
| Otra Mercadería General Desembarcada | 922.017 | 859.036 | 62.981 |

Fuente: Estadísticas del Departamento de Operaciones de APPB.

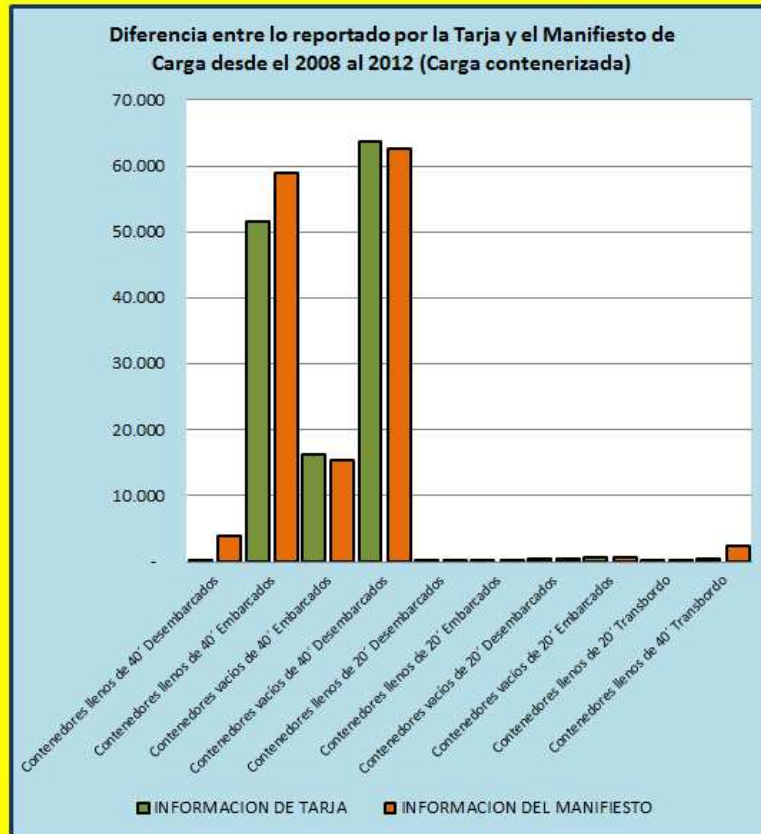
Análisis e Interpretación de los Resultados: En el cuadro se presentan las cantidades de carga general y contenedorizada, tanto de importación como de exportación, reportada por las empresas de Tarja, y las registradas en los Manifiestos de Carga, desde el año 2008 hasta el 2012.

Como se puede observar, la información reportada por la Tarja en lo concerniente a Contenedores vacíos de 40' Embarcados es de 16.260 en tanto que la cantidad que consta en el Manifiesto de Carga es de 15.394, existiendo una diferencia de 866 contenedores, los cuales de no haberse reportado no se hubieran facturado ni cobrado. Lo mismo ocurre en el caso de los Contenedores Vacíos de 40' Desembarcados, la Tarja reporta 63.698 contenedores y en los Manifiestos de Tarja solo se han reportado 62.587 contenedores, existiendo una diferencia de 1.111 contenedores, que fueron facturados y cobrados. Esta misma tendencia se reporta en cuanto a Contenedores Llenos de 20' en Transbordo, en los cuales la tarja ha reportado 9 contenedores más de los manifestados, en el caso de la Mercadería General Desembarcada la Tarja ha reportado 23.075.531 Kg de carga más de lo que consta en el Manifiesto de carga, igual caso, ocurre con el banano embarcado, en el cual la Tarja ha reportado 270.464.139 Kg más de lo manifestado, y por último, en el

rubro de otra Mercadería General Embarcada se ha reportado 62.981 Kg de carga más de lo manifestado.

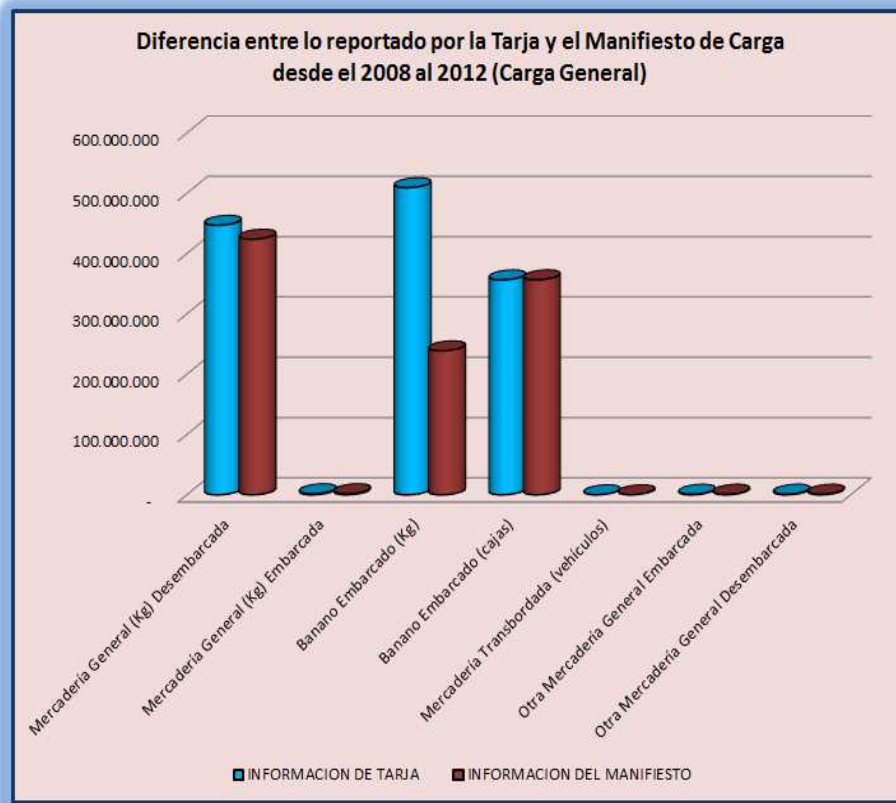
Como se puede evidenciar en el cuadro precedente, existen casos en que las cantidades y pesos de las cargas reportados en los Manifiestos de Carga, son superiores a los que reporta la Tarja, en cuyo caso son los que se utilizan para la facturación; pero, el caso que nos interesa, es aquel en que la Tarja reporta cantidades y pesos mayores a los reportados en los Manifiestos de carga, porque los mismos, constituyen ingresos adicionales para el puerto, y ese es el valor real y la razón primordial de contar con los servicios de Tarja. Este beneficio se lo obtiene actualmente, aun cuando se tarja manualmente, no se cuenta con equipos ni sistemas informáticos que faciliten esta labor, y a pesar de que el pago lo realizan las Agencias Navieras y no el puerto; por lo que, es de suponerse que, el puerto tendrían mayores beneficios sí, se encargara de contratar directamente empresas especializadas para prestar dichos servicios, con equipos modernos y personal capacitado en estas labores.

En el gráfico No. 4, observamos la comparación de la carga contenerizada reportada por la Tarja con relación a la registrada en los Manifiestos de Carga, existiendo las mayores diferencias en los contenedores llenos de 40´ Embarcados, Contenedores Vacíos de 40´ Embarcados y Contenedores Vacíos de 40´ Desembarcados, esta tendencia se debería incrementar, especialmente si se tecnifican los medios utilizados por la Tarja.



Graf. 4 Tendencia de Carga Contenerizada reportada por la Tarja y en los Manifiestos de Carga

En el gráfico No. 5, observamos la comparación de la Carga General reportada por la Tarja y la registrada en los Manifiestos de Carga, existiendo las mayores diferencias en los rubros de Mercadería General Desembarcada, Banano Embarcado en cajas y Banano Embarcado en kilogramos, lo que, al igual que con la carga contenerizada debe continuarse incrementando si se implementan equipos modernos para la tarja de las mercancías.



Graf. 5 Tendencia de Carga General reportada por la Tarja y en los Manifiestos de Carga

4.1.5 Valoración de la información reportada por la Tarja.

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
VALORACION DE LOS DATOS REPORTADOS POR LA TARJA Y LOS QUE CONSTAN EN LOS
MANIFIESTOS DE CARGA
 POR EL PERIODO DESDE EL AÑO 2008 AL 2012

| CONCEPTO | INFORMACION DE TARJA | INFORMACION DEL MANIFIESTO | DIFERENCIA ENTRE LO TARJADO Y LO MANIFESTADO | INGRESOS POR DIFERENCIA REPORTADA POR TARJA USD |
|--|----------------------|----------------------------|--|---|
| Contenedores llenos de 40' Desembarcados | 86 | 3.865 | -3.779 | |
| Contenedores llenos de 40' Embarcados | 51.594 | 58.850 | -7.256 | |
| Contenedores vacíos de 40' Embarcados | 16.260 | 15.394 | 866 | 5.196 |
| Contenedores vacíos de 40' Desembarcados | 63.698 | 62.587 | 1.111 | 6.666 |
| Contenedores llenos de 20' Desembarcados | 2 | 76 | -74 | |
| Contenedores llenos de 20' Embarcados | 1 | 8 | -7 | |
| Contenedores vacíos de 20' Desembarcados | 360 | 382 | -22 | |
| Contenedores vacíos de 20' Embarcados | 681 | 681 | - | |
| Contenedores llenos de 20' Transbordo | 33 | 24 | 9 | 170 |
| Contenedores llenos de 40' Transbordo | 539 | 2.397 | -1.858 | |
| Mercadería General (Kg) Desembarcada | 446.841.473 | 423.765.942 | 23.075.531 | 53.074 |
| Mercadería General (Kg) Embarcada | 1.711.275 | 1.810.408 | -99.133 | |
| Banano Embarcado (Kg) | 509.174.086 | 238.709.947 | 270.464.139 | 676.160 |
| Banano Embarcado (cajas) | 356.359.434 | 356.451.345 | -91.911 | |
| Mercadería Transbordada (vehículos) | 4.087 | 122.516 | -118.429 | |
| Otra Mercadería General Embarcada | 832.363 | 884.669 | -52.306 | |
| Otra Mercadería General Desembarcada | 922.017 | 859.036 | 62.981 | 144.856 |
| TOTAL USD... | | | | 886.122 |

Fuente: Estadísticas del Departamento de Operaciones de APPB.

Análisis e Interpretación de los Resultados: En el cuadro se presenta la valoración de las diferencias resultantes entre la información reportada por la Tarja y la que constan en los Manifiestos de Carga, aplicando las tarifas vigentes que Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar aplica a sus cargas.

Como se puede apreciar, gracias a la información de la Tarja, en el rubro de contenedores de 40' vacíos embarcados se recaudó USD 5.196,00, en el de contenedores vacío de 40' desembarcados se recaudó USD 6.666,00, por concepto de contenedores llenos de 20' en transbordo ingresó USD 170,00, por la mercadería general desembarcada USD 53.074,00, siendo el rubro más alto de ingresos recaudados el que corresponde al banano exportado, por el cual se recaudó USD 676.160,00, y finalmente por concepto de otra mercadería general desembarcada se recaudó USD 144.856,00. En total, el puerto, gracias a la información de la Tarja durante el periodo del 2008 al 2012, recaudó un total de USD 886.122,00, recursos que ingresaron e incrementaron el presupuesto de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Cabe señalar que, estos recursos adicionales generados, se han producido con un mecanismo o metodología de tarja manual, lo que significa que si este trabajo se realizara con la aplicación de equipos con tecnología de punta, se pudieran generar más diferencias de carga, y por ende más recursos para el puerto.

4.1.6 Tendencia en la Recaudación de Ingresos.

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
INGRESOS RECAUDADOS POR APPB
PERIODO: 2008-2012

| PARTIDA PRESUPUESTARIA | CONCEPTO DEL INGRESO | MONTOS RECAUDADOS USD | | | | | |
|------------------------|---|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | TOTAL |
| | Total de Ingresos | 8.028.422,90 | 7.978.970,55 | 9.232.571,05 | 8.998.183,14 | 8.576.312,30 | 42.814.459,94 |
| 130100 | Tasas Generales | 11.735,50 | 26.731,33 | 8.990,84 | 7.372,50 | 4.108,50 | 58.938,67 |
| 130201 | Recepción y despacho de naves | 667.115,14 | 577.769,58 | 649.114,74 | 581.720,36 | 480.964,38 | 2.956.684,20 |
| 130202 | Uso de Fondeadero | 71.586,85 | 64.022,22 | 94.015,06 | 80.694,86 | 76.072,66 | 386.391,65 |
| 130203 | Uso de Infraestructura Portuaria por las cargas | 6.491.958,77 | 6.619.056,61 | 7.602.372,90 | 7.295.338,84 | 6.773.005,91 | 34.781.733,03 |
| 130205 | Servicios y Suministros varios | 63.890,84 | 64.022,22 | 70.652,48 | 73.730,68 | 74.477,78 | 346.774,00 |
| 130299 | Otras tasas portuarias | 243.853,01 | 235.931,00 | 334.128,51 | 657.930,67 | 680.464,24 | 2.152.307,43 |
| 170100 | Renta de Inversiones | 44.870,16 | 397,96 | 223,28 | 159,94 | - | 45.651,34 |
| 170200 | Rentas por arrendamiento de Bienes | 323.303,40 | 324.446,66 | 412.920,46 | 179.070,02 | 439.356,14 | 1.679.096,68 |
| 170300 | Intereses por mora | - | 21.571,35 | 18.823,10 | 18.991,13 | 14.219,55 | 73.605,13 |
| 170400 | Multas | - | 11.129,92 | 8.115,84 | 99.625,06 | 8.752,95 | 127.623,77 |
| 190000 | Otros Ingresos | - | 33.150,56 | 33.213,84 | - | 24.890,19 | 91.254,59 |

Fuente: Cédulas Presupuestarias de Ingresos APPB.

Análisis e Interpretación de los Resultados: En el cuadro se presentan los montos recaudados por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, por el cobro de tasas a las cargas y naves que se movilizan y utilizan las instalaciones y facilidades portuarias, así como otros servicios recaudados, desde el año 2008 hasta el 2012.

Como se puede observar los ingresos recaudados durante los 5 años de la observación son de USD 42.814.459,94, de estos, los ingresos más representativos son los que corresponden al Uso de Infraestructura portuaria por las cargas por los cuales ha ingresado USD 34.781.733,03, que representa el 81,2%, es decir la gran mayoría de los ingresos. Dentro de este rubro se contempla el cobro de tasas a todas las cargas, esto es: general y contendorizada tanto de importación como de exportación y de Transbordo; así como también el cobro por el uso de los muelles yd e la zona de fondeo de las naves. En segundo lugar se encuentran los ingresos por Recepción y Despacho de naves, que ascienden a USD 2.956.684,20, que significa el 6,9% del total de ingresos, y en tercer lugar se ubican los ingresos por Otras Tasas Portuarias con USD 2.152.307,43, que representa el 5%. Estos porcentajes se encuentran representados en el Gráfico No. 6.

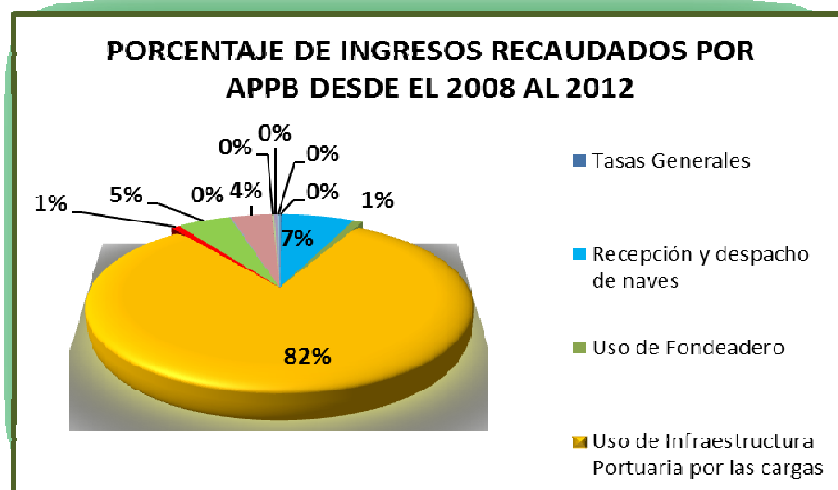


Gráfico No. 6 Porcentaje de Recaudación de Ingresos de APPB.

En el Gráfico No. 7, se observa la tendencia de crecimiento anual de los ingresos que recauda la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.



Gráfico No. 7 Tendencia de Recaudación de Ingresos de APPB

Como se puede observar, durante los cinco años del estudio, los ingresos han ido creciendo año a año desde el 2008 hasta el 2010, año en el cual se alcanzó el monto más alto de todos los años recaudándose USD 9.232.571,05, que significa el 15% de lo recaudado en el 2008. A partir del 2011 y en el 2012, se viene teniendo una disminución de ingresos del orden del 2,5% y 7,1% respectivamente. Esta baja de los ingresos está en relación directa con la baja de carga general y contenerizada que ha tenido el puerto, ya que son los que le representan el mayor porcentaje de sus recaudaciones. Según la tendencia representada, la misma podría continuar en los próximos años, por lo que, es necesario que la administración portuaria adopte medidas de comercialización agresivas, tendientes a ganar carga y/o a diversificar la misma, así como también a lograr que buques de línea arriben a este puerto, con lo cual indudablemente se incrementarían los ingresos.

4.2 Encuestas sobre los Servicios de Tarja que se prestan en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

4.2.1 Beneficios y calidad de la información que generan las empresas de Tarja.

| | | |
|---|--------------|----------|
| Considera usted que la información que generan las empresas de tarja son confiables: | Total | % |
| SI | 14 | 41,18 |
| NO | 20 | 58,82 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la información que generan las empresas de tarja son oportunas: | | |
| SI | 17 | 50,00 |
| NO | 17 | 50,00 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la información que generan las empresas de tarja son útiles para la empresa privada como exportadores, importadores u operadores portuarios: | | |
| SI | 20 | 58,82 |
| NO | 14 | 41,18 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la información que generan las empresas de tarja son útiles para la Autoridad Portuaria: | | |
| SI | 34 | 100,00 |
| NO | 0 | 0,00 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |

Fuente: Encuestas realizadas a la población.

Análisis e Interpretación de los Resultados: El presente cuadro, representa la percepción que tiene la población sobre el beneficio y calidad de la información que generan las empresas de Tarja, en Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, lugar donde se realiza esta actividad.

La percepción mayoritaria de la población, esto es el 58,82% de la población, señala que no es confiable la información que generan las empresas de Tarja. En cuanto a la oportunidad se ha obtenido un 50% de la población que indica que si es oportuna y el otro 50% no está de acuerdo con esta posición. Y finalmente con relación a la utilidad de la información de las empresas de Tarja, el 58,82% indican que esta es útil para las empresas privadas, en tanto, que el 100% considera que ésta, es de utilidad para la Autoridad Portuaria.

Esta situación se presenta por cuanto las empresas que prestan los servicios de Tarja, operativa y técnicamente dependen del Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria, pero económicamente dependen de las Agencias Navieras, quienes les pagan por el trabajo que realizan, a pesar de que no son ellas quienes las solicitan ni utilizan, sino únicamente para calcular el monto que deben pagar.

El Jefe de Operaciones de la Autoridad Portuaria, es quien les solicita los servicios, y les indica las labores que deben realizar, los horarios, carga y buques que deben atender. La información que generan estas empresas, la remiten al Departamento de Operaciones de APPB, para que se realice la comparación respectiva con los Manifiestos de Carga, y la cantidad y peso que sea mayor, es la que se aplica para reportar los servicios portuarios prestados a la carga, para su facturación. Además, es necesario recalcar que, en los reportes de tarja también se hace constar las novedades respecto a la carga, como por ejemplo su estado, que es información adicional que le sirve al puerto para determinar el estado en que se reciben y entregan las mercaderías. Por estas razones, la Tarja es de gran utilidad para el puerto, ya que representa su mecanismo de control, el cual por ley y de manera obligatoria deben implementarlo.

Así mismo, debido a que la tarja de las mercancías se la realiza de manera manual, es susceptible de contener errores en cuanto a la cantidad, peso o estado de las mismas, y por este mismo hecho, la entrega de información no confiable ni oportuna como se desearía.

Con relación a la utilidad de dicha información, es necesario señalar que, los exportadores e importadores tienen su propio personal que realiza el control de sus mercaderías, es por ello que, la información que generan las empresas de Tarja en APPB, no la utilizan.

Gráficos de percepción sobre el beneficio y calidad de la información que generan las empresas de Tarja.

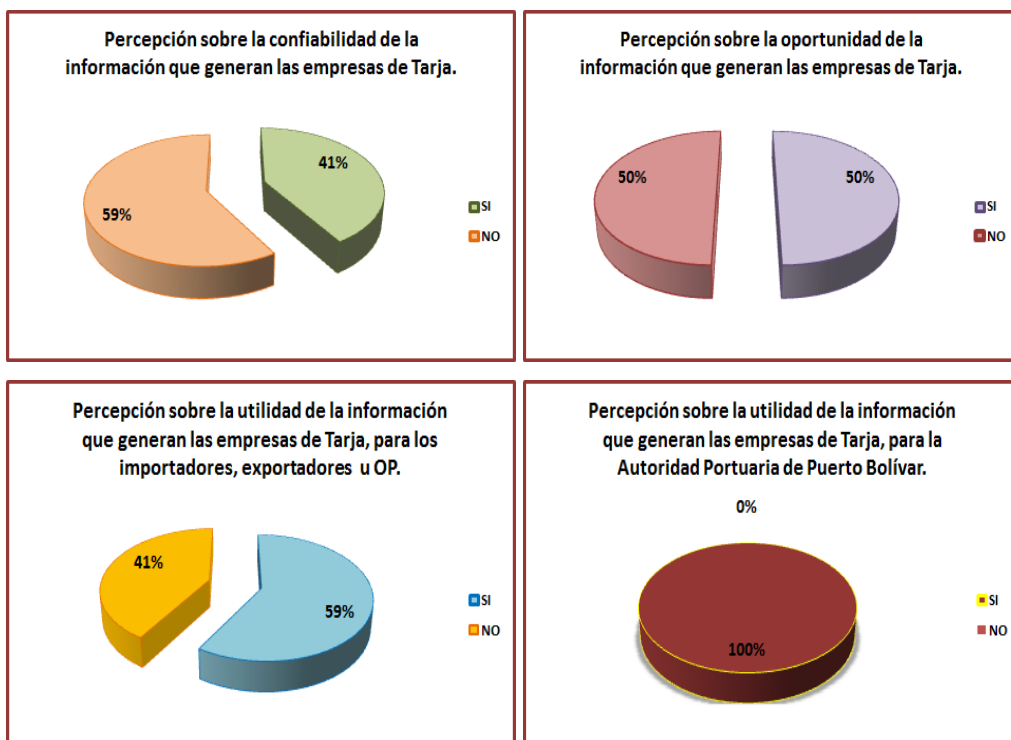


Gráfico No. 8 Beneficio y calidad de la información que generan las empresas de Tarja

4.2.2 Incidencia de la información de la Tarja sobre los ingresos de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

| Considera usted que gracias a la información de las empresas de tarja los ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se han incrementado: | Total | % |
|--|--------------|---------------|
| SI | 31 | 91,18 |
| NO | 3 | 8,82 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que gracias a la información de las empresas de tarja los ingresos la autoridad portuaria de puerto bolívar, han disminuido: | | |
| SI | 1 | 2,94 |
| NO | 33 | 97,06 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |

Fuente: Encuestas realizadas a la población.

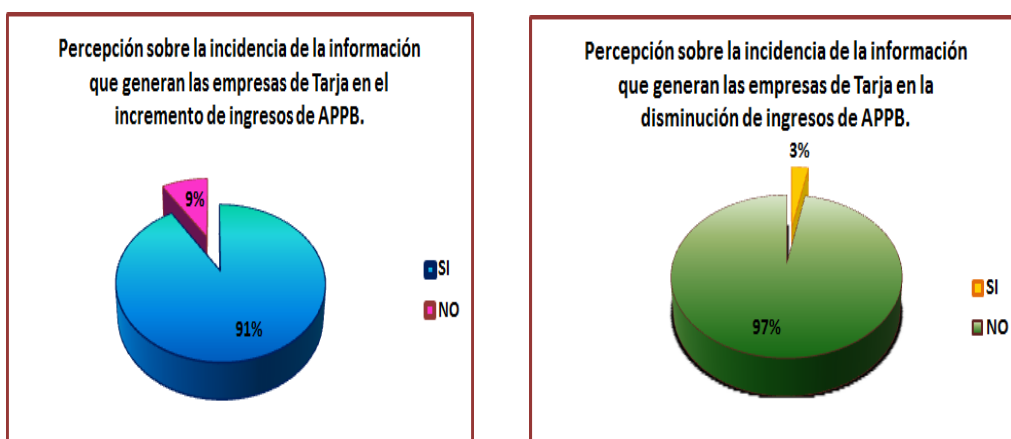
Análisis e Interpretación de los Resultados: El presente cuadro, representa la percepción que tiene la población sobre la incidencia de la información que generan las empresas de Tarja, sobre los ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Podemos observar que el 91,18% de la población, estima que gracias a la información de las empresas de Tarja, los ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se han incrementado, y el 97,06% de la población considera que los ingresos del puerto no se han disminuido.

Como se puede apreciar la percepción de la gran mayoría de la población es de que los ingresos del puerto se incrementan gracias a la información que reportan las empresas de Tarja, y así es efectivamente, ya que, como se evidenció anteriormente, la Tarja reporta información adicional como por ejemplo: mayor cantidad de contenedores, sean estos embarcados o desembarcados, llenos o vacíos, mayor peso de las mercaderías tanto de importación como de exportación, mayor cantidad de cajas de banano; diferencias que son reportadas y facturadas a los usuarios del puerto, y obviamente incrementan los ingresos que recauda el puerto.

Conforme lo determina el Reglamento de Operaciones Portuarias de Puerto Bolívar, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 507, del 05 de agosto del 2011, la tarja constituye una función de primer orden en las operaciones portuarias, y el único medio oficial de control y representación de los intereses de la Autoridad Portuaria en el movimiento de carga, por tal motivo, la información que estas empresas de Tarja son validadas con la información de los Manifiestos de Carga y se procede a considerar el peso o cantidad mayor, en beneficio de los intereses económicos del puerto.

Gráficos de percepción sobre la incidencia de la información de la Tarja sobre los ingresos de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.



Graf. 9 Incidencia de la información que generan las empresas de Tarja en los ingresos de APPB.

4.2.3 Modalidad de contratación y pago de los Servicios de Tarja.

| Considera usted que a las compañías que prestan servicios de tarja, deben ser pagados por: | Total | % |
|---|-----------|---------------|
| La Autoridad Portuaria | 28 | 82,35 |
| Las Agencias Navieras | 2 | 5,88 |
| Las Empresas Exportadoras | 4 | 11,76 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que los servicios de tarja deben ser prestados por empresas privadas contratadas por la Autoridad Portuaria: | | |
| SI | 31 | 91,18 |
| NO | 3 | 8,82 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que los servicios de tarja deben ser prestados por empresas privadas autorizadas por la Autoridad Portuaria: | | |
| SI | 12 | 35,29 |
| NO | 22 | 64,71 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que los servicios de tarja deben realizarlo personal contratado directamente por la autoridad portuaria: | | |
| SI | 13 | 38,24 |
| NO | 21 | 61,76 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que los servicios de tarja deben realizarlo personal contratado por empresas privadas: | | |
| SI | 15 | 44,12 |
| NO | 19 | 55,88 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Conoce usted si la prestación de los servicios de tarja esta de acuerdo con el marco legal vigente: | | |
| SI | 15 | 44,12 |
| NO | 19 | 55,88 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |

Fuente: Encuestas realizadas a la población.

Análisis e Interpretación de los Resultados: El presente cuadro, representa la percepción que tiene la población sobre la modalidad de contratación y pago de los Servicios de Tarja, que se prestan en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Se puede apreciar que, respecto a quien debería pagar a las empresas de Tarja por los servicios que prestan dentro del recinto portuario, el 82,35% considera que debe ser la Autoridad Portuaria, el 5,88% que deberían ser las Agencias Navieras y el 11,76% las Empresas Exportadoras.

Si consideramos que, quien recibe un servicio es quien debe pagar por el mismo, entonces en el caso de la Tarja, quien recibe la información, producto de los servicios que prestan estas empresas, es la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar; por lo tanto, es quien debe pagar por los mismos. Actualmente, quienes pagan son las Agencias Navieras, en base a un acuerdo verbal que efectuaron años atrás los directivos del puerto con las Agencias Navieras, acuerdo que consistió en que, el puerto realizaría una rebaja a la tarifa a las cargas, a cambio de que ellos asuman el pago de la Tarja de las mercaderías. En los actuales momentos, el pago de este servicio lo realizan efectivamente las Agencias Navieras, pero lo realizan cuando así lo estiman, lo que ocasiona constantemente malestar en las empresas de tarja, motivo por el cual, no se presta realmente un servicio oportuno, eficiente y da lugar a dudar de la confiabilidad de dicha información.

Respecto a la contratación tanto de empresas como de personal para la prestación de servicios de Tarja, el porcentaje más elevado de la población, esto es el 91,18% opina que estos servicios deben ser prestados por empresas contratadas por la Autoridad Portuaria, luego el 35,29% opina que estos servicios deberían ser prestados por empresas autorizadas por la APPB, el 38,24% señala que estos servicios deberían realizarlo personal contratado directamente por el puerto, y finalmente el 44,12% opina que los servicios deberían realizarlo personal contratado por empresas privadas. Esta consideración, está de acuerdo con lo ya indicado en los párrafos precedentes, así como también, con la obligación que tiene el puerto de implementar sus propios mecanismos de control a las cargas y buques que se movilizan por el puerto, control que debe asegurarse mediante la contratación directa de empresas calificadas para la prestación de estos servicios. No es muy viable la contratación de personal directamente para que realicen las actividades de tarja, por

los problemas laborales que representa la contratación de personal bajo el código de trabajo, por los turnos rotativos de 24 horas que se requiere para esta actividad, entre otros; por lo que, es más factible y viable la delegación de estos servicios a empresas privadas calificadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Con relación a que, si la prestación de los servicios de tarja está de acuerdo con el marco legal vigente, el 44,12% de la población opina que sí, en tanto que el 55,88% que no lo está, lo que significa que la población no está segura de la legalidad de dichos servicios. Al respecto, la última disposición legal vigente para la prestación de los servicios portuarios, es la que consta en “Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador”, expedida por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, publicadas en el Registro Oficial Suplemento No. 890, del 13 de febrero del 2013, las cuales 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.

Según estas Normas, los 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 barcazas, y clasifica a la Tarja como uno de los servicios a la carga. Se indica también que, los Operadores Portuarios (OP), de acuerdo al tipo de servicios que prestan, podrán ser: Operador Portuario de Buque (OPB), Operador Portuario de Carga (OPC), Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC), y Operador Portuario de Pasajeros (OPP). Así mismo, sobre los permisos de operación, señala que, la entidad portuaria, empresa delegataria o terminal portuario habilitado podrán otorgar un Permiso para operar a los operadores portuarios, debidamente matriculados, a efectos de que puedan prestar aquellos servicios en los que se encuentran habilitados.

En la actualidad, los servicios de tarja son prestados por Empresas de Servicios Complementarios (actualmente Operador Portuario de Servicios Conexos-OPSC), y no por Operadores Portuarios de Carga, como lo establece la disposición legal citada, por lo que estas empresas deben actualizar su Matrícula como OPC en la Subsecretaría de Puertos. Así mismo, para la prestación de estos servicios, la Autoridad Portuaria ha emitido a estas empresas documentos denominados “Autorizaciones”, pero según las Normas vigentes, ahora son Permisos de

Operación, los documentos que se deben emitir, lo cual amerita que se actualicen todas las disposiciones legales internas, con estos nuevos cambios que determinan las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, vigentes.

Gráficos de percepción sobre la sobre la modalidad de contratación y pago de los Servicios de Tarja.

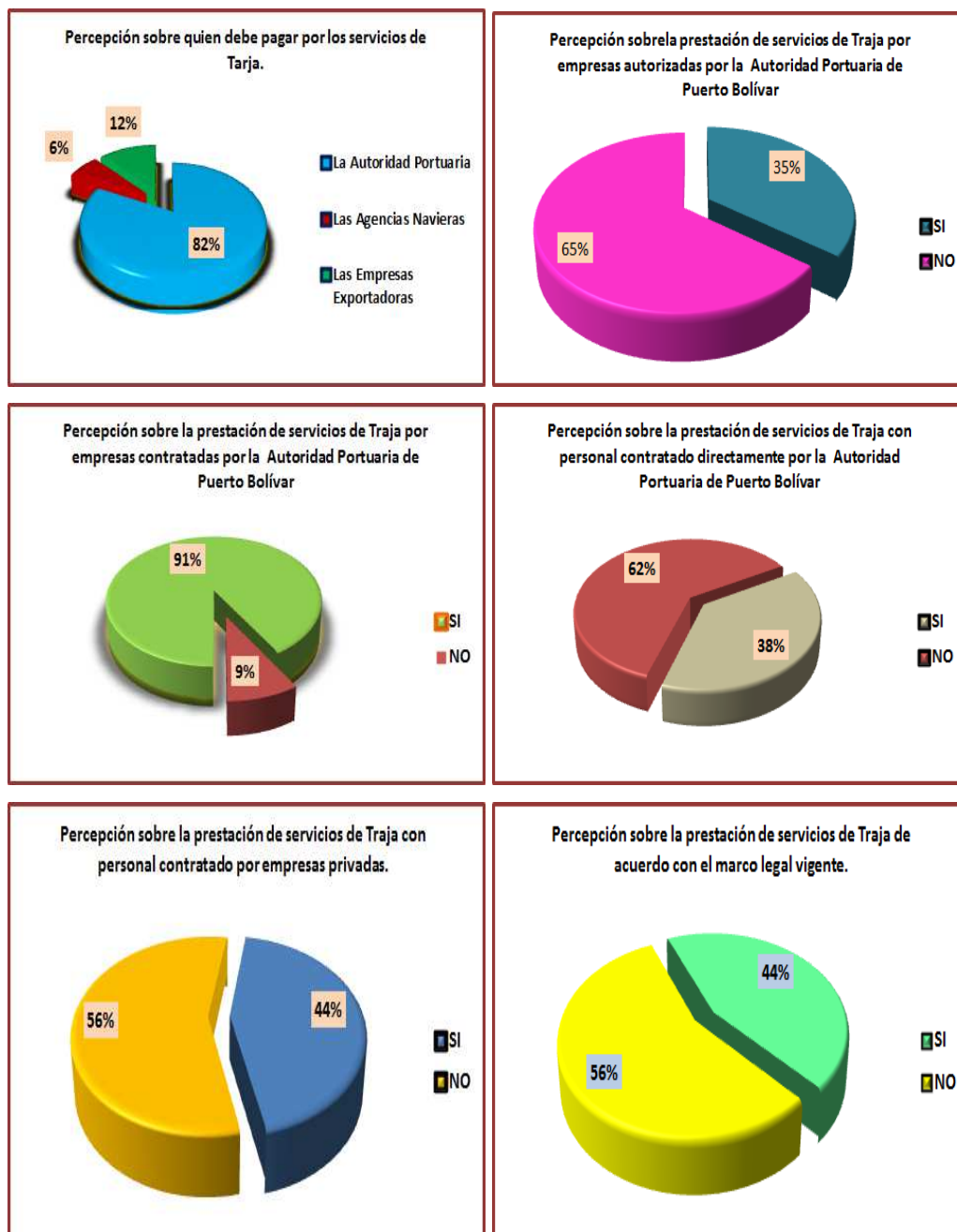


Gráfico No. 10 Percepción sobre la Modalidad de contratación y pago de los servicios de Tarja.

4.2.4 Operatividad del Servicio de Tarja.

| | | |
|--|--------------|----------|
| Considera usted que la tarja debe realizarse de forma manual, es decir utilizando bitácoras u hojas de tarja, con anotaciones manuales: | Total | % |
| SI | 8 | 23,53 |
| NO | 26 | 76,47 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la tarja debe realizarse de forma electrónica, es decir utilizando equipos como los denominados Hand Held´s u otros de última tecnología: | | |
| SI | 32 | 94,12 |
| NO | 2 | 5,88 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la tarja debe realizarse por el total de la carga de exportación: | | |
| SI | 29 | 85,29 |
| NO | 5 | 14,71 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la tarja debe realizarse por el total de la carga de importación: | | |
| SI | 31 | 91,18 |
| NO | 3 | 8,82 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la tarja debe realizarse por muestreo para la carga de exportación: | | |
| SI | 6 | 17,65 |
| NO | 28 | 82,35 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la tarja debe realizarse por muestreo para la carga de importación: | | |
| SI | 3 | 8,82 |
| NO | 31 | 91,18 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Considera usted que la tarja debe realizarse solo en muelles o también en patios y bodegas: | | |
| SOLO EN MUELLES | 11 | 32,35 |
| EN MUELLES, PATIOS Y BODEGAS | 23 | 67,65 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |
| Cuántas personas considera usted que deben tarjar por cada gancho: | | |
| UNA POR GANCHO | 19 | 55,88 |
| DOS POR GANCHO | 15 | 44,12 |
| TOTAL | 34 | 100,00 |

Fuente: Encuestas realizadas a la población.

Análisis e Interpretación de los Resultados: El presente cuadro, representa la percepción que tiene la población sobre aspectos de la operatividad o ejecución es sí del servicio de Tarja que se presta en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

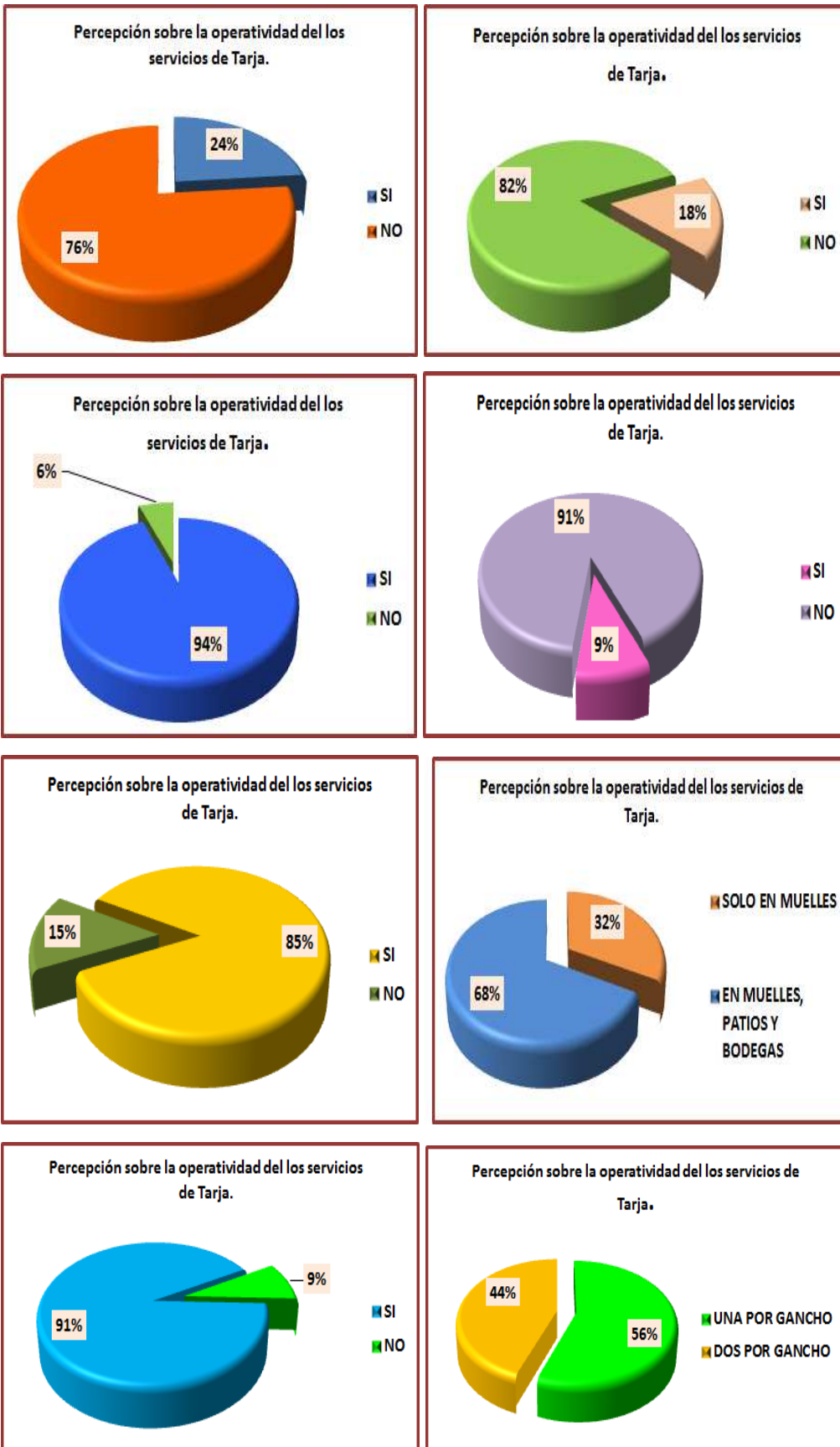
Con respecto a que, si la tarja debe realizarse de forma manual, es decir utilizando bitácoras u hojas de tarja, con anotaciones manuales, el 76,47% se ha pronunciado

que no está de acuerdo, en tanto que, al preguntar si la tarja debe realizarse de forma electrónica, es decir utilizando equipos como los denominados Handheld's u otros de última tecnología, el 94,12% se pronunció afirmativamente. Así mismo, al preguntar sobre si la tarja debe realizarse por el total de la carga de exportación, el 85,29% está de acuerdo, al igual que para el caso de la carga de importación, en el cual el 91,18% considera que si debe tarjarse la totalidad de la carga; lo que deja en claro que la población no está de acuerdo que se realice la tarja a la carga de importación y exportación por muestreo.

Es importante conocer también, el criterio de la población sobre el lugar donde consideran necesario que se realice la tarja, y el 67,65%, ha indicado que se requiere que se realice en los muelles, patios y bodegas. También es importante conocer, si es necesario utilizar para la tarja un hombre por gancho del buque o dos hombres por gancho del buque, ante lo cual, el 55,88%, ha manifestado que sería necesario solo un hombre por gancho.

Evidentemente, para la tarja de las mercaderías, es necesaria la implementación de equipos que faciliten, agiliten y le proporcionen seguridad y confiabilidad a la información que procesa el personal de tarjadores, así como también que permita transmitir o remitir la información de manera oportuna al puerto, lo que permitirá a su vez facturar y recaudar de manera rápida los recursos económicos para el puerto. Al contar con equipos que permitan agilizar las actividades de control, es viable que se tarje toda la mercadería de importación y exportación, considerando adicionalmente que de igual manera se factura toda la carga movilizada por el puerto, y con relación a la cantidad de personal por gancho, se considera información relevante al momento de considerar la contratación de empresas privadas para la prestación de estos servicios, siendo necesario establecer el personal mínimo con que deben contar.

Gráficos de percepción sobre la operatividad del Servicio de Tarja.



4.3 Comprobación de la hipótesis

De acuerdo con el análisis e interpretación de los resultados obtenidos de esta investigación, se demuestra la confirmación y validación de la hipótesis planteada en este proyecto, evidenciando que los Servicios de Tarja que se prestan en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, al no ser generados con equipos electrónicos no son confiables ni oportunos, hecho que también se ha corroborado, con los resultados obtenidos, en cuanto a la modalidad actual de prestación de estos servicios, en la cual la Autoridad Portuaria no contrata ni les paga directamente a las empresas de Tarja, lo que de continuar de esta manera, afectaría o perjudicaría los intereses económicos de esta entidad.

CAPITULO V

5.0 Propuesta

5.1 Datos informativos de la propuesta

La propuesta está dirigida a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, ubicada en la ciudad de Machala, Provincia de El Oro, Ecuador, que es una entidad portuaria del Estado, que presta servicios a las naves y cargas de importación y exportación, y por los cuales cobra tasas portuarias de las que provienen sus ingresos, radicando en este hecho, la importancia de tener el control, para contar con información confiable de los pesos y cantidades de las cargas que se facturan.

Este control se lo realiza a través de la Tarja, considerada como tal a 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.

De acuerdo con las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, publicado en el Registro Oficial No. 890, del 13 de febrero del 2013, vigentes, los servicios portuarios pueden ser prestados de manera directa o a través de Operadores Portuarios, disposición legal en la cual se basa la propuesta para la prestación de los servicios de tarja con empresas contratadas y pagadas directamente por la Autoridad

Portuaria, a las cuales se le dote de equipos electrónicos y sistemas de última tecnología, para garantizar una información confiable y oportuna.

5.1.1 Título de la propuesta

“LA CONTRATACION DE LOS SERVICIOS DE TARJA A LAS CARGAS QUE SE MOVILIZAN POR AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR, CON EMPRESAS QUE SE ENCUENTREN AUTORIZADAS POR PARTE DE LA SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, CON LA UTILIZACION DE MEDIOS ELECTRONICOS Y TECNOLOGICOS.”

5.1.2 Área de desarrollo de la propuesta

Puerto Bolívar – El Oro – Ecuador

5.1.3 Sectores involucrados

- Autoridades Institucionales
- Personal Administrativo
- Personal Operativo
- Empresas de Tarja

5.1.4 Tipo de propuesta

Administrativo – Operativa

5.2 Antecedentes de la propuesta

Los servicios de Tarja a las mercaderías, es una actividad que se la ha realizado durante todo el tiempo en todos los puertos del mundo, debido a la importancia que representa para la facturación y control de las cargas que se movilizan por los puertos.

En Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, este servicio hasta 1993, se lo prestaba de manera directa con personal contratado amparado al Código de Trabajo, a quienes se le denominaba “Tarjadores”, posteriormente, con la expedición de la Ley de

Modernización del Estado, se obligó a que las actividades de las empresas del Estado, entre estas los puertos, deleguen los servicios a la iniciativa privada.

Surgen entonces las denominadas “Autorizaciones”, que son documentos en base de los cuales la Autoridad Portuaria, autoriza a una empresa privada, para que preste determinados servicios dentro del recinto portuario.

Desde 1996, se ha venido presentando el problema entre las Agencias Navieras y las empresas de Tarja, relacionado con la demora en el pago a estas últimas, por cuanto sostienen que no es lógico que, quien no solicita un servicio tenga que realizar el pago correspondiente. Así como también, sobre la confiabilidad y oportunidad de la información generada por las empresas de Tarja, por cuanto el trabajo lo realizan de manera manual.

Por tales motivos, se ha venido planteando que la Autoridad Portuaria, sea la que se encargue de buscar el mecanismo de contratación a las empresas de Tarja, y que el pago se realice directamente a estas, por sus servicios prestados, lo cual hasta la presente fecha no ha sido resuelto formalmente.

5.3 Objetivos de la propuesta

5.3.1 Objetivo general de la propuesta

Elaborar los Términos de Referencia, para la contratación de los Servicios de Tarja a las cargas que se movilizan por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con la utilización de medios electrónicos y tecnológicos, con empresas que se encuentren autorizadas por parte de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que le permitan a la Autoridad Portuaria viabilizar y agilizar esta contratación.

5.3.2 Objetivos específicos de la propuesta

- Analizar y determinar el proceso que corresponde aplicar, para la contratación de los servicios de Tarja, de acuerdo con las disposiciones que determina la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

- Establecer las condiciones y requerimientos que las empresas de Tarja deben cumplir para la prestación de los servicios dentro del recinto portuario.
- Establecer los requisitos en cuanto a equipos electrónicos y tecnológicos que se deben utilizar en la prestación de estos servicios.
- Establecer el plazo y la forma de pago y requisitos para el mismo.

5.4 Justificación

Mediante la elaboración de los Términos de Referencia para contratar los Servicios de Tarja a las cargas que se movilizan por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con la utilización de medios electrónicos y tecnológicos, con empresas que se encuentren autorizadas por parte de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, se espera terminar con el constante malestar y reclamos entre Agencias Navieras y Empresas de Tarja, relacionadas con la oportunidad del pago.

Así mismo, se espera contar con información confiable y oportuna, generada con la utilización de equipos electrónicos y aplicando un software específico que permita la transferencia de información en línea.

Evitar los reclamos que se generan por parte de los usuarios, relacionadas con la información manual generada por las empresas de Tarja.

Contar con información de respaldo confiable, para sustentar el cobro de las tasas a las cargas, así como también para sustentar las inspecciones o auditorías que realizan los Organismos de Control.

5.4.1 Problema a resolver

Con la contratación de los Servicios de Tarja a las cargas que se movilizan por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con la utilización de medios electrónicos y tecnológicos, con empresas que se encuentren autorizadas por parte de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, se logrará contar con información confiable y oportuna, que le permitirán a la Autoridad Portuaria, incrementar sus ingresos por el cobro de tasas a las cargas.

5.4.2 Sectores beneficiados

- Empresas que prestan los servicios de Tarja
- Funcionarios y Servidores de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar
- Importadores y Exportadores
- Agencias Navieras

5.4.3 Impacto

- Reducción de tiempos en la generación de información de Tarja de las cargas.
- Generación de reportes de Tarja confiables.
- Mejoramiento en la calidad de la información para la facturación de los servicios a las cargas.
- Incremento en los ingresos del presupuesto de Autoridad Portuaria, por tasas portuarias a las cargas.
- Empresas de Tarja especializadas y capacitadas para la prestación de estos servicios.
- Empresas de Tarja pagadas oportunamente y comprometidas con las actividades portuarias que realizan.

5.5 Fundamentación de la propuesta

La elaboración de los Términos de Referencia para la contratación de los Servicios de Tarja a las cargas que se movilizan por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con la utilización de medios electrónicos y tecnológicos, con empresas que se encuentren autorizadas por parte de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, contiene todas aquellas especificaciones, objetivos y resultados de los servicios que se van a contratar.

Es necesario contar con los términos de referencia que nos permitan describir el ámbito de acción bien definido de cada uno de los involucrados, por una parte la Autoridad Portuaria y por otro las Empresas de Tarja, así como también, detallar los requisitos técnicos, humanos, y tecnológicos, y demás aspectos técnico-operacionales que se requieren en la prestación de los servicios de tarja.

Esta propuesta, ayudará a la Autoridad Portuaria a viabilizar, agilizar y concretar la contratación de los servicios de Tarja, con empresas especializadas, que realicen sus actividades de manera organizada, ordenada, sistemática, y sobre todo con la utilización de equipos electrónicos y sistemas informáticos que permitirán obtener resultados eficaces para el puerto. Estos resultados constituyen la información y reportes que van a generar, en base de los cuales se establecerán realmente las cantidades y pesos de las cargas que se movilizan por Puerto Bolívar; y, luego de la verificación con los Manifiestos de Carga, se utilizarán para reportar los servicios prestados, se procederá a la facturación de los mismos, y finalmente a la recaudación de recursos económicos, los cuales se incrementarán, como resultado del cambio de modalidad de los servicios de tarja y de la implementación de equipos tecnológicos e informáticos.

5.5.1 Condiciones específicas para la prestación de los servicios de tarja

5.5.1.1 Antecedentes

Los cuatro puertos del Sistema Portuario Ecuatoriano Nacional, Esmeraldas, Manta, Puerto Bolívar y Guayaquil a partir del año de 1996, entraron en el Proceso de Modernización del Estado Ecuatoriano, habiendo delegado la prestación de servicio a la empresa Privada a través de las autorizaciones, arrendamientos y permisos.

El fundamento legal está dado por la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento, Reglamento de Servicios Portuarios y otras disposiciones y Resoluciones de la DIGMER y de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

El desarrollo de las actividades dentro del recinto portuario y el cumplimiento de la relación entre el Puerto y los Operadores Portuarios y Empresas de Servicios delegados, así como, la atención a los usuarios, está regulada por del Reglamento de Operaciones Portuario en vigente.

En este ámbito, el servicio de Tarja, fue delegado mediante Resolución de Directorio del 27 de marzo 1996, fecha a partir de la cual, se viene dando este servicio como uno más, en el Puerto hasta la actualidad.

Las disposiciones sobre el servicio de Tarja, se encuentran establecidas en el Reglamento de Operaciones para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 507, del 05 de agosto del 2011.

5.5.1.2 Justificativo

El desarrollo de las diversas actividades que realizan los puertos, en el manejo de las mercancías tanto de importación como de exportación, requieren de los mecanismos adecuados de tarja para el control y verificación con el propósito de dar un excelente servicio a los usuarios y de mantener los estándares de calidad internacional requerido.

Para el logro de este objetivo se necesita de normas y metodologías de control, para los volúmenes, pesos y cantidades, a más de las descripciones de las características y el estado de las cargas manejadas a través del terminal marítimo internacional.

La información que se recibe por parte de las diversas agencias y actores que intervienen en el proceso, y que sirven de guía para la planificación portuaria deben ser necesariamente cruzadas con la información que el puerto obtiene del servicio descrito y, son la base para la emisión de las facturas.

La información certificada de esta manera sirve de soporte sustentable para los diversos sistemas de control, auditoria y otros que son requeridos por organismos estatales que el marco legal lo exige.

Así mismo, la información exacta permite que el puerto tenga un sistema alimentador de estadísticas, que permiten a las más altas autoridades de la entidad, diagnosticar la situación actual del Puerto y proyectar sus futuras inversiones y planificación.

Por otra parte, las Normas Técnicas de Control Interno, expedidas por la Contraloría General del Estado, publicadas en el Registro Oficial Suplemento No. 87, del 14 de diciembre del 2009, establecen que: “El control interno es de responsabilidad de cada institución del Estado y de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos y tendrá como finalidad crear las condiciones para el ejercicio del control. El control interno es un proceso integral aplicado por la máxima autoridad, la dirección y el personal de cada entidad, que proporciona seguridad

razonable para el logro de los objetivos institucionales y la protección de los recursos públicos. Constituyen componentes del control interno el ambiente de control, la evaluación de riesgos, las actividades de control, los sistemas de información y comunicación y el seguimiento. El control interno está orientado a cumplir con el ordenamiento jurídico, técnico y administrativo, promover eficiencia y eficacia de las operaciones de la entidad y garantizar la confiabilidad y oportunidad de la información, así como la adopción de medidas oportunas para corregir las deficiencias de control.”.

Por lo tanto, le corresponde a la entidad la implementación de mecanismos de control a la movilización de las cargas de importación y exportación, que generan los recursos para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Dicho control se lo realizará mediante la contratación de empresas debidamente autorizadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, para la prestación de estos servicios, y de acuerdo con las disposiciones que establece la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

5.5.1.3 Objetivo General

Contratar empresas privadas para la prestación del Servicio de Tarja en la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a fin de cumplir con las Normas Técnicas de Control Interno, en lo relacionado a la implementación de mecanismos de control para la protección de los recursos públicos.

5.5.1.4 Objetivos Específicos:

- ✓ Realizar el control de las cargas que se movilizan por el puerto y que generan el mayor porcentaje de ingresos para el puerto.
- ✓ Contar con información confiable y oportuna sobre las cantidades y pesos de las cargas.
- ✓ Reducir los reclamos de usuarios en cuanto a las cantidades y pesos de las cargas facturadas.

- ✓ Contar con información adicional sobre las características y estado de las cargas, que nos permitan proporcionar información exacta a los importadores y exportadores sobre sus cargas.
- ✓ Generar reportes que alimenten el sistema de Estadísticas del puerto.

5.5.1.5 Alcance del Servicio

Los servicios de Tarja serán prestados dentro de las instalaciones de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, y se aplicará a todas las cargas de importación y exportación que se movilicen por el puerto de Puerto Bolívar.

Los servicios se prestarán las 24 horas del día y los 365 días del año, de acuerdo con el cronograma que de manera semanal será dispuesto por el Jefe de Operaciones Portuarias, el mismo que será de cumplimiento obligatorio.

5.5.1.6 Descripción del servicio a contratar

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar demanda de los servicios de Tarja, considerados como tal, a la verificación de las cantidades y pesos de la carga movilizada en muelles, patios y bodegas, mediante medios electrónicos, con la finalidad de obtener información confiable y oportuna para la facturación y cobro de las tasas a las cargas.

Para la prestación de estos servicios se observarán las medidas de seguridad de acuerdo con lo establecido en el Código Internacional para Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP); así como también, las establecidas en el Sistema de Gestión en Control y Seguridad en normas BASC, y las Normas ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004.

5.5.1.7 Objeto de contratación

- Constatar y contabilizar en forma exacta y clasificada, la cantidad de carga tomada bajo su control, cruce y verificación de la información, acorde con los

Manifiestos de Carga declarado por los Agentes Navieros o Consignatarios, tanto de importación como exportación.

- Establecer, en caso de existir diferencias en lo declarado a recibir y lo que realmente ingresa, determinando descripción, cantidad, unidad, peso y volumen, que constituye el servicio de control interno de la entidad.
- Controlar los movimientos en los muelles durante la operación, por carga, descarga, tránsito, trasbordo y cualquier otra actividad de los buques para poseer la información exacta y esta ser el soporte para facturar los servicios brindados.
- Verificar y reportar todas las novedades relacionadas con sus actividades en todo el terminal.

5.5.1.8 Proceso de Contratación

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, en su Artículo 6, numeral 2, que indica que 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 Tarja al no encontrarse homologados ni catalogados por el Instituto Nacional de Contratación Pública, son Servicios No Normalizados, y considerando que el monto anual que se podría destinar para esta contratación, sería de aproximadamente USD 150.000,00, correspondería realizar un procedimiento de Cotización, para llevar a cabo esta contratación.

5.5.1.9 Consideraciones Técnicas Operativas

El control de la carga que se moviliza por el puerto, es un servicio para contabilizar cantidades, volúmenes, pesos, características de la mercancía, estado en que se recibe o entrega las mismas.

Permite que los documentos finales remitidos por las oficinas correspondientes para facturación, sean exactos y permitan un correcto cobro de los servicios que se brindan.

Al establecer el estado de las cargas en la que se reciben y despachan por medio de la tarja, se evitan futuros reclamos por parte de los usuarios, en cuanto a mercancías dañadas o incompletas, especialmente en los espacios administrados por la entidad.

Sirve de apoyo en lo concerniente a vigilar la correcta utilización de maquinarias, equipos y transporte de la carga al interior del puerto.

5.5.1.10 Generalidades

Autorización: La empresa contratada deberá disponer de la autorización de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, como Operador Portuario de Carga.

Sistemas de Calidad: La empresa contratada deberá tener la Certificación en Sistemas de Gestión de Calidad de Servicios, ISO-9001.

Personal de Tarjadores: El personal que proveerá el contratista deberá ser capacitado y entrenado a fin de garantizar que los controles que se realicen a la carga de importación y exportación que se moviliza por este puerto, cumplan con las exigencias de la Entidad en lo relacionado a la certificación en el código PBIP, BASC, ISO 9001 e ISO 14001.

Equipos: La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, entregará a la empresa contratista los equipos denominados Handheld's, para que sean utilizados por parte del personal de tarjadores, en la provisión del servicio. La contratista, deberá entregar a los Tarjadores radios digitales portátiles para su comunicación y demás implementos o suministros de oficina que requieran para el cumplimiento de sus actividades.

5.5.1.11 Actividades y Tareas

Los servicios de Tarja deberán ser prestados en los muelles, en cada buque, con un Tarjador por cada gancho, y en los patios y bodegas de acuerdo con las instrucciones que imparta por escrito el Jefe de Operaciones.

Personal de Tarjadores y Modalidad del servicio: La cantidad de personal de tarjadores y la modalidad que deberá cumplir la compañía que realizar el servicio de tarja, será planificada y asignada por el Departamento de Operaciones a través de su Jefatura, el mismo que lo hará tomando en consideración, las necesidades técnicas operativas del Terminal Marítimo Internacional, de acuerdo al movimiento de cargas que se presente, y a la metodología que le asegure el cumplimiento del fin fundamental, de atender adecuadamente a las naves y a las cargas.

Podrá ordenarlo a la totalidad de las cargas, asignando un tarjador por cada gancho del buque, efectuar el control de mediante el sistema de básculas, mediante el pesaje de las mercancías en las básculas, o asignar el muestreo que considere necesario o el detalle de acuerdo al tipo de carga y del requerimiento que la entidad tiene para su conteo, y verificación.

La Jefatura de Operaciones, deberá elaborar su Instructivo, Procedimiento o Reglamento Interno para la asignación y control de la Tarja, en la cual se incluirá la metodología más adecuada que creyera conveniente para cumplir técnica y operativamente este servicio.

Perfiles del personal: El personal que dispondrá la contratista deberá cumplir con los siguientes requisitos:

Tarjadores:

- Edad: De 25 años hasta 50 años
- Sexo: Masculino.
- Educación mínima: Bachiller aprobado.
- Experiencia: 1 año en cargos similares u operativos.

- Cursos relacionados con
Actividades Portuarias: 2 mínimos
- Disponibilidad: Tiempo completo
- Datos Generales: Cédula de Identidad
- Récord Policial: No presenta antecedentes penales
- Certificados de honorabilidad: 2

Supervisor:

- Edad: De 25 años hasta 50 años
- Sexo: Masculino.
- Educación mínima: 2do año de educación superior
- Experiencia mínima: 2 años en cargos similares.
- Cursos relacionados con
Actividades Portuarias: 2 mínimos
- Capacidad de liderazgo
- Disponibilidad: Tiempo completo
- Datos Generales: Cédula de Identidad
- Récord Policial: No registrar antecedentes penales
- Certificados de honorabilidad: 3 mínimos

Personal: El personal debe estar equipado y con uniforme reglamentario de la empresa, tener su respectivo equipo de comunicación (radios digitales portátiles para conectar a frecuencia de APPB), todo el personal deberá tener sus respectivos chalecos reflectivos y cascos de protección. El personal será capacitado en temas de seguridad y Normas de calidad, por parte del personal del Departamento de Protección de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Administrador y Supervisor del Contrato: El responsable de Control de Operaciones de APPB, será el Supervisor del Contrato, quien deberá velar por el cumplimiento de las condiciones generales y específicas de los pliegos que formarán parte del presente contrato; y, al Jefe del Departamento de Operaciones será el

Administrador del contrato, quien deberá velar por el cumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas en el contrato.

5.5.1.12 Precio y Forma de Pago

El costo del servicio se establecerá por cada Tonelada Métrica de carga general tarjada o por cada contenedor para el caso de la exportación o transbordo, (USD por TM), para el caso de la carga de importación será por unidades, por bultos o contenedores.

El pago por los servicios prestados, se realizará con fondos propios provenientes del presupuesto de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, y se realizará de forma mensual, contra presentación de la factura correspondiente, previo presentación del informe sobre la prestación del servicio que deberán emitir el Supervisor y el Administrador del Contrato, en el que constará la cantidad de carga tarjada con la unidad de medida que corresponda realizar el pago, determinando el valor mensual total a pagar por los servicios prestados.

6.5.1.13 Presupuesto Referencial

Este deberá ser elaborado por el Jefe de Operaciones Portuarias, considerando los costos del personal, administrativos y otros, en que deben incurrir las empresas de Tarja, y se establecerá en base a la cantidad de carga promedio anual que se maneja en el terminal portuario. Sin embargo, es necesario que se considere que el beneficio promedio anual que la Autoridad Portuaria obtiene por la información de la Tarja, según los datos que constan en la tabla de valoración de las diferencias resultantes entre la información reportada por la Tarja y la que constan en los Manifiestos de Carga, es de USD 177.000,00, por lo que dejando un margen bajo de beneficio institucional, debería destinar máximo un monto anual de USD 150.000,00 aproximadamente para la contratación de estos servicios.

5.5.1.14 Plazo

El plazo para la prestación de los servicios es de doce meses contados a partir de la firma del respectivo contrato.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

CONCLUSIONES

En base de la aplicación de los instrumentos de investigación, se puede concluir:

- ✓ La tendencia en la movilización de carga general y contenerizada por Puerto Bolívar, a pesar de que en los dos últimos años ha bajado, con relación a los del año 2008 se han ido incrementando, especialmente el movimiento de contenedores; sin embargo, si se aplican gestiones de comercialización exitosas, toda la carga puede incrementarse, siendo por tanto necesario que el puerto implemente mecanismos de control de estas mercaderías. Al contar con un mecanismo de control sobre las cargas que se movilizan en el puerto, utilizando equipos electrónicos y tecnológicos de punta, se puede obtener información segura, confiable y oportuna, mejorando los tiempos y calidad de la facturación de los servicios, reduciendo los reclamos de los usuarios, y sobre todo mejorando la recaudación de los ingresos por tasas a las cargas, que constituyen el mayor porcentaje del presupuesto de ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.
- ✓ La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, debe asegurarse de que estos mecanismos de control propios, le garanticen una información confiable, segura y oportuna; puesto que de ello depende de manera directa, la recaudación de recursos; y, por lo tanto, debería gestionar la contratación del mismo con empresas especializadas, garantizándoles el pago oportuno por el cumplimiento eficiente de sus actividades. La contratación del servicio de tarja, directamente por parte de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, con Operadores Portuarios, es decir con empresas privadas, mediante un proceso de contratación establecido en la Ley Orgánica de Contratación Pública y su

Reglamento de aplicación, le permitirá establecer las condiciones y exigencias en cuanto a la calidad y oportunidad de la información que se requiere para la facturación de los servicios a las cargas de importación y exportación que se movilizan por el puerto, cumpliendo de esta manera con las Normas de Control Interno establecidas por la Contraloría General del Estado, cuyo objetivo es promover la eficiencia y eficacia de las operaciones de la entidad.

- ✓ De acuerdo con los reportes de cantidades y pesos de las cargas, se evidencia que efectivamente las empresas de Tarja reportan cantidades y pesos superiores a los que se reportan en los Manifiestos de carga, lo cual es beneficioso para el puerto, ya que se factura en base de dicha información, evidenciándose la generación de recursos económicos para el puerto, a pesar de la modalidad manual actual de los trabajos de Tarja de las mercaderías, y a la falta de utilización o implementación de equipos electrónicos.
- ✓ Por cuanto el puerto factura los servicios utilizados por todas las cargas, tanto de importación como de exportación, debería realizarse la tarja, es decir el control, igualmente de toda la carga, salvaguardando los intereses institucionales.

RECOMENDACIONES

- ✓ Implementar mecanismos propios de control de las cargas que se movilizan por el puerto, a través de la contratación directa de empresas especializadas en estas actividades, denominadas Operadoras Portuarias de Carga, que se encuentren debidamente matriculadas en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, lo cual le permitiría establecer las condiciones, parámetros y procedimientos claros para la tarja de las cargas, así como también, exigir la entrega de información confiable y oportuna, por lo que, se debería poner a consideración de los Directivos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, la aprobación de la contratación de los servicios de Tarja, directamente por parte de la entidad.

- ✓ Determinar el presupuesto referencial anual para la contratación de los servicios de Tarja, así como también, establecer los precios que se pagarán por cada tipo de carga tarjada, y dotar a las empresas que se contraten directamente, de implementos electrónicos modernos, con tecnología de punta, para que realicen las actividades de tarja, lo que le permitirá tener información en línea, segura y oportuna, para la facturación de los servicios.
- ✓ Establecer procedimientos de trabajo, a fin de que la tarja de la carga se realice a la totalidad de carga de importación y exportación, lo cual se torna más viable al utilizar equipos electrónicos que agilitan estas actividades, así como también, que estas actividades se realicen en los muelles, bodegas y patios, dependiendo de donde es el lugar de llegada o salida de las mercancías.
- ✓ Socializar este proyecto con los usuarios del puerto involucrados, como Agencias Navieras, Operadores Portuarios de Carga, Importadores y Exportadores, para evitar futuros reclamos o desacuerdos.
- ✓ Buscar el financiamiento dentro del presupuesto de gastos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, a fin de que se emita la Certificación de Disponibilidad Presupuestaria, para iniciar el proceso de contratación, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su Reglamento General de aplicación.
- ✓ Actualizar la Normativa Portuaria interna de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en las cuales se incluya las disposiciones y regulaciones que se definan para el servicio de Tarja.

BIBLIOGRAFÍA

- “Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador”, emitida mediante Resolución No. SPTMF 116-12, del 12 de abril del 2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 717, del 05 de junio del 2012.
- “Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador”, emitida mediante Resolución No. SPTMF/003/13, del 16 de enero del 2013, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 890, del 13 de febrero del 2013.
- “Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar”, expedido mediante Resolución No. SPTMF/427/09, del 28 de diciembre del 2009, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 507, del 05 de agosto del 2011.
- “Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Guayaquil”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 191, publicada en el Registro Oficial No. 07, del 24 de enero del 2003.
- “Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 579, publicada en el Registro Oficial No. 349, del 29 de junio de 1998.
- “Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Manta”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 658, publicada en el Registro Oficial No. 207, del 08 de junio de 1999.
- “Reglamento Tarifario de las Autoridades Portuarias”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 54, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 885, del 03 de marzo de 1998.
- “Reglamento Tarifario de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 09, publicada en el Registro Oficial No. 440, del 13 de mayo de 1994.

- “Reglamento Tarifario de la Autoridad Portuaria de Manta”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 07, publicada en el Registro Oficial No. 436, del 09 de mayo de 1994.
- “Reglamento Tarifario de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas”, expedido mediante Resolución de la Marina Mercante No. 08, publicada en el Registro Oficial No. 438, del 11 de mayo de 1994.
- “Reglamento de Operaciones de la Empresa Nacional de Puertos ENAPU S.A.”, Resolución de Gerencia General No. 114-2010-APN/GG, 09 de marzo del 2010.
- “Manual de Servicios Portuarios para la Operación del Terminal Multipropósito del Puerto de Guayaquil”, Versión No. 5, del 27 de marzo del 2012.
- Material del Seminario Taller, dictado por la empresa Trainmar Ecuador, en Septiembre del 2005.
- Reportes Operacionales de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, desde el año 2008 al 2011.
- Cédulas Presupuestarias de Ingresos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, desde el año 2008 al 2011.
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 467, publicado en el Registro Oficial No. 97, del 13 de junio del 2000.
- 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.
- Normas Técnicas de Control Interno, expedidas mediante Acuerdo No. 39, por la Contraloría General del Estado, publicadas en el Registro Oficial Suplemento No. 87, del 14 de diciembre del 2009.

ANEXOS

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

NIVELES TARIFARIOS

| NOMENCLATURA | TARIFAS EN USD | | OBSERVACIONES |
|--|---------------------|--------------------------|--|
| | De martes a viernes | sabados, domingo y lunes | |
| I TARIFAS GENERALES | | | |
| I.1 USO DE FACILIDADES DE ACCESO | | | |
| I.1.1 CANALES DE ACCESO AL PUERTO | 0.05/TRB | 0.05/TRB | Entrada y Salida |
| I.2 USO DE MUELLES POR LAS NAVES | Mts. Esloza/hora | | |
| I.2.1 MUELLES DE APPB | | | |
| I.2.1.1 MUELLE DE ESPIGON (1,2) | 0,36 | 0,36 | |
| I.2.1.2 MUELLE MARGINAL (3,4) | 0,42 | 0,42 | |
| I.2.2 OTROS SITIOS DE ATRAQUE | | | Fijo por mes, 5% de la tarifa I.3.1 |
| I.3 USO DE FONDEADERO POR LAS NAVES | Mts. Esloza/día | | |
| I.3.1 NAVES EN OPERACIONES COMERCIALES | 0,95 | 0,95 | |
| I.3.2 NAVES EN OPERACIONES NO COMERCIALES | 0,36 | 0,36 | |
| I.3.3 NAVES EN REPARACIONES | | | A partir del 16to día, 50% del I.3.2 |
| I.3.4 NAVES EN OPERACIONES DE TOMA DE COMBUSTIBLE | | | Tarifa I.3.2 |
| I.4 USO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA POR LAS CARGAS | | | |
| I.4.1 CARGA EMBARCADA | | | |
| I.4.1.1 GENERAL | 2.50/TON | 1.75/TON | Sin facilidades. Menos el 30% sobre tarifa normal para las operaciones de los días sabados, domingos y lunes. |
| I.4.1.2 GRANELES | 1.65/TON | 1.65/TON | Sin facilidades |
| I.4.1.4 CONTENEDORES | 17.00/TEU | 17.00/TEU | Sin facilidades |
| I.4.2 CARGA DESEMBARCADA | | | |
| I.4.2.1 GENERAL | 2.3/TON | 2.3/TON | Sin facilidades |
| I.4.2.2 GRANELES | 1.65/TON | 1.65/TON | Sin facilidades |
| I.4.2.4 CONTENEDORES | 27.00/ TEU | 27.00/ TEU | Sin facilidades |
| I.4.3 CARGA EN TRANSBORDO | | | |
| I.4.3.1 GENERAL | 70%/ 1.4.1 | 70%/ 1.4.1 | Las dos operaciones |
| I.4.3.2 CONTENEDORES | 1,75 | 1,23 | |
| I.4.3.3 CONTENEDORES | 11,90 | 11,90 | |
| I.4.4 CARGA EN TRANSITO | | | |
| I.4.4.1 GENERAL | 50%/ 1.4.2 | 50%/ 1.4.2 | Cada Operaciones |
| I.4.4.2 CONTENEDORES | 1,15 | 1,15 | |
| I.4.4.3 CONTENEDORES | 13,50 | 13,50 | |
| I.4.5 CONTENEDORES VACIOS | 6.00/Box | 6.00/Box | Cada Operaciones |
| I.4.6 CARGA PELIGROSA | | | + 20% Sobre la tarifa normal |
| I.4.6.1 GENERAL EMBARCADA | 3,00 | 2,10 | |
| I.4.6.2 CONTENEDORES EMBARCADOS | 20,40 | 20,40 | |
| I.4.6.3 GENERAL DESEMBARCADA | 2,76 | 2,76 | |
| I.4.6.4 CONTENEDORES DESEMBARCADOS | 32,40 | 32,40 | |
| II TARIFAS ESPECIFICAS | | | |
| II.1 REMOLCADORES | | | |
| II.1.1 USO DE FACILIDADES POR REMOLCADORES | 65.00/Maniobra | 65.00/Maniobra | Por cada Maniobra que realice y por cada remolcador (cobrarse al OPB) |
| II.2 PRACTICAJE | | | |
| II.2.1 USO DE FACILIDADES POR PRÁCTICOS | 60.00/Maniobra | 60.00/Maniobra | Por cada Maniobra que realice (cobrarse el OPB) |
| II.3 USO DE ZONAS DE ALMACENAMIENTO | | | |
| II.3.1 DE 1ra LÍNEA ABIERTOS (PATIOS) | 0.10 TON o m3 /DIA | 0.10 TON o m3 /DIA | 8 días libres, 1er mes paga 22 día; cada mes sgte: +50% RECARGO |
| II.3.2 DE 1ra LÍNEA ABIERTOS (BODEGAS) | 0.10 TON o m3 /DIA | 0.10 TON o m3 /DIA | 8 días libres, 1er mes paga 22 día; cada mes sgte: +50% RECARGO |
| II.3.6 CONTENEDORES LLENOS | 1.00 TEU/DIA | 1.00 TEU/DIA | 8 días libres, 1er mes paga 22 día; cada mes sgte: +50% RECARGO |
| II.3.7 CONTENEDORES VACÍOS | 1.00 TEU/DIA | 1.00 TEU/DIA | 8 días libres, 1er mes paga 22 día |
| II.3.10 MOVILIZACIÓN DE CONTENEDORES EN PUERTO | 20.00 Box | 20.00 Box | |
| II.4 SERVICIOS Y SUMINISTROS VARIOS | | | |
| II.4.1 SUMINISTROS DE TELECOMUNICACIONES | +30% Impulso | +30% Impulso | Sobre valor facturado a la APPB |
| II.4.2 SUMINISTROS DE ENERGÍA ELÉCTRICA | +30% KWH | +30% KWH | Sobre valor facturado a la APPB |
| II.4.3 SUMINISTRO DE AGUA POTABLE | 2.50 m ³ | 2.50 m ³ | |
| II.4.4 SERVICIO DE LANCHAS PRIVADAS | 10,00 | 10,00 | Por cada maniobra cancela el OPB |
| II.4.10 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS | 2,00 | 2,00 | Por cada ingreso de vehículo al muelle |
| II.4.11 USO DE TOMAS REEFER | 1.67 Tomas/hora | 1.67 Tomas/hora | Valor incluye el consumo de energía eléctrica |
| OCUPACION DE BODEGA PARA PALETIZADO BANANO | 0,10 | 0,10 | |
| SERVICIO DE DOBLE PESADA | | 11 por vehiculo | Por cada vehiculo pesado desde la segunda ocasion |

* RECARGO SOLO PARA MERCADERIAS DE IMPORTACION

EMPRESAS DE TARJA QUE LABORAN EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

| NOMBRE DE LA EMPRESA | REPRESENTANTE LEGAL | DIRECCION | E-MAIL |
|-----------------------|--------------------------------|--|--|
| JAUZIA | SR. FRANCISCO ROBERTO SALAZAR | Calle Bolivar Madero Vargas N° 3013 interseccion 4ta. Norte y 5ta. Norte | jaucia_ec@hotmail.com |
| SERVITRARA CIA.LTDA. | SR. JUAN CARLOS ARREAGA FLORES | Interior de APPB Edificina Multiple, Calle 2da. Transversal entre Av. DE Los Proceres y Av. El Oro | servitrara@yahoo.com |
| SERVIALTAR CIA. LTDA. | ING. VICTOR ALBERTO BETANCOURT | Calles 9 Norte y 1ra. Este, Diagonal al Polideportivo Whashington Villalta | servialtarcltda@yahoo.com |
| CONTARJA C. LTDA. | NIXON ROMAN CARDENAS | Pto. Bolivar, Novena Norte y Primera Este | contarjactda@hotmail.com |

AGENCIAS NAVIERAS QUE LABORAN EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

| NOMBRE | REPRESENTANTE | DIRECCION | CORREO ELECTRONICO |
|---|-----------------------------------|--|--|
| MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A. | ING. OMAR SANTANA CARRILLO | CDLA. 9 DE OCT. MZ. GM. 27 F3 SOLAR 18 | osantana@marsec.com |
| AGVAPINSA S.A. | DIOGENES HUMBERTO VILLACIS GARCIA | VIA PASAJE, KM 1.5 AV. PAQUIHA S/N | jpaloneque@bonita.com |
| DEL CAMPO SHIPPING CIA.LTDA | ING. JORGE QUIROZ CASTRO | AV. BOLIVAR MADERO VARGAS 8AVA NORTE Y 9NA NORTE | documentation@delcamposhipping.ec |
| REMAR | FRANCISCO JOSE ZENCK HUERTA | AV. GONZALO CORDOVA Y CALLE 45 | mordonez@remar.com.ec |
| MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL S.A. | ING. MARCELO RAMIREZ | RECINTO PORTUARIO (EDIFICIO ADMINISTRATIVO) | ddelgado@marglobal.com |
| BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A. | SRA. ELIZABETH FLORIL BAUTISTA | AV. BOLIVAR MADERO VARGAS, CALLE 18AVA OESTE ESQUINA ALTOS DE EDINCA | portbol@bluepacagency.com |
| NAVISERVICIOS S.A. | SR. RICARDO QUIMI | AV. MALECON Y MUNICIPALIDAD | kchavez@navipac.com |
| TRANSPORTES MARITIMOS Y TERRESTRES S.A. TMT | SR. MARCO VILLAFUERTE MUÑOZ | AV. GONZALO CORDOVA Y DR. JORGE COELLO ESQ. 109 | tmt@tmt-ec.com |
| GOLFOLINE | EDUARDO DE LA TORRE | GONZALO CORDOVA ENTRE BOLIVAR Y OLMEDO | golfolinepto.bolivar@golfoline.com |



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI ULEAM

PERCEPCION DE LOS SERVICIOS DE TARJA QUE SE PRESTAN EN AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR.

1. CONSIDERA USTED QUE A LAS COMPAÑÍAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TARJA, DEBEN SER PAGADOS POR:
 - A) LA AUTORIDAD PORTUARIA
 - B) LAS AGENCIAS NAVIERAS
 - C) LAS EMPRESAS EXPORTADORAS

2. CONSIDERA USTED QUE LA INFORMACIÓN QUE GENERAN LAS EMPRESAS DE TARJA SON CONFIABLES:
 - A) SI
 - B) NO

3. CONSIDERA USTED QUE LA INFORMACIÓN QUE GENERAN LAS EMPRESAS DE TARJA SON OPORTUNAS:
 - A) SI
 - B) NO

4. CONSIDERA USTED QUE LA INFORMACIÓN QUE GENERAN LAS EMPRESAS DE TARJA SON ÚTILES PARA LA EMPRESA PRIVADA COMO EXPORTADORES, IMPORTADORES U OPERADORES PORTUARIOS:
 - A) SI
 - B) NO

5. CONSIDERA USTED QUE LA INFORMACIÓN QUE GENERAN LAS EMPRESAS DE TARJA SON ÚTILES PARA LA AUTORIDAD PORTUARIA:
 - A) SI
 - B) NO

6. CONSIDERA USTED QUE LOS SERVICIOS DE TARJA DEBEN SER PRESTADOS POR EMPRESAS PRIVADAS CONTRATADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA:
 - A) SI
 - B) NO

7. CONSIDERA USTED QUE LOS SERVICIOS DE TARJA DEBEN SER PRESTADOS POR EMPRESAS PRIVADAS AUTORIZADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA:
- A) SI
B) NO
8. CONSIDERA USTED QUE LOS SERVICIOS DE TARJA DEBEN REALIZARLO PERSONAL CONTRATADO DIRECTAMENTE POR LA AUTORIDAD PORTUARIA:
- A) SI
B) NO
9. CONSIDERA USTED QUE LOS SERVICIOS DE TARJA DEBEN REALIZARLO PERSONAL CONTRATADO POR EMPRESAS PRIVADAS:
- A) SI
B) NO
10. CONOCE USTED SI LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TARJA ESTÁ DE ACUERDO CON EL MARCO LEGAL VIGENTE:
- A) SI
B) NO
11. CONSIDERA USTED QUE GRACIAS A LA INFORMACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TARJA LOS INGRESOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR SE HAN INCREMENTADO:
- A) SI
B) NO
12. CONSIDERA USTED QUE GRACIAS A LA INFORMACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TARJA LOS INGRESOS LA AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR, HAN DISMINUIDO:
- A) SI
B) NO
13. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE DE FORMA MANUAL, ES DECIR UTILIZANDO BITÁCORAS U HOJAS DE TARJA, CON ANOTACIONES MANUALES:
- A) SI
B) NO
14. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE DE FORMA ELECTRÓNICA, ES DECIR UTILIZANDO EQUIPOS COMO LOS

DENOMINADOS HAND HELD'S U OTROS DE ULTIMA TECNOLOGÍA:

- A) SI
- B) NO

15. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE POR EL TOTAL DE LA CARGA DE EXPORTACIÓN:

- A) SI
- B) NO

16. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE POR EL TOTAL DE LA CARGA DE IMPORTACIÓN:

- A) SI
- B) NO

17. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE POR MUESTREO PARA LA CARGA DE EXPORTACIÓN:

- A) SI
- B) NO

18. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE POR MUESTREO PARA LA CARGA DE IMPORTACIÓN:

- A) SI
- B) NO

19. CONSIDERA USTED QUE LA TARJA DEBE REALIZARSE SOLO EN MUELLES O TAMBIÉN EN PATIOS Y BODEGAS:

- A) SOLO MUELLES
- B) EN MUELLES, PATIOS Y BODEGAS

20. CUANTAS PERSONAS CONSIDERA USTED QUE DEBEN TARJAR POR CADA GANCHO:

- A) UNA POR GANCHO
- B) DOS POR GANCHO