



Carrera:

Tecnología en Comercio Exterior

TRABAJO DE TITULACIÓN

Tema:

DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES ANTE LA CRISIS DEL COVID-19 DENTRO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE PRESTA LA EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A. DURANTE EL PERIODO 2022 – 2023.

Autor(a)

Ana Belén Calderón Cruz

Tutor(a)

MSc. Célida Gómez Sánchez

Magister en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior

**Guayaquil – Ecuador
2022-2023**

Reconocimiento de Responsabilidad

Yo, Ana Belén Calderón Cruz, declaro bajo juramento que el presente Trabajo de titulación, válido para optar por el título de Tecnólogo (a) en Comercio Exterior, titulado: **“Diseño de proceso de Sanitización de contenedores ante la crisis del Covid-19 dentro de los servicios portuarios que presta la empresa “Neymer General Service S.A.” durante el periodo 2022 - 2023”**, es de mi autoría; que no lo he presentado en ninguna otra institución educativa para obtener algún título, grado o calificación profesional.

Reconozco que he consultado todas las fuentes bibliográficas que aquí detallo.

De la misma manera, según lo que establece la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y el Reglamento Interno del Instituto Superior Tecnológico de Formación Profesional Administrativa y Comercial, cedo los derechos de propiedad intelectual de este trabajo de investigación, al Instituto ya mencionado.

Autorizo la reproducción parcial o total de este trabajo con fines académicos por cualquier forma, medio o procedimiento, siempre y cuando se incluya la cita bibliográfica del documento.



Ana Belén Calderón Cruz

C.C.:0925590713





Factura: 001-007-000026570



20220901076D00251

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMAS N° 20220901076D00251

Ante mí, NOTARIO(A) ANIBAL BENJAMIN GARCIA NUÑEZ de la NOTARÍA SEPTUAGESIMA SEXTA , comparece(n) ANA BELEN CALDERON CRUZ portador(a) de CÉDULA 0925590713 de nacionalidad ECUATORIANA, mayor(es) de edad, estado civil DIVORCIADO(A), domiciliado(a) en GUAYAQUIL, POR SUS PROPIOS DERECHOS en calidad de COMPARECIENTE; quien(es) declara(n) que la(s) firma(s) constante(s) en el documento que antecede , es(son) suya(s), la(s) misma(s) que usa(n) en todos sus actos públicos y privados, siendo en consecuencia auténtica(s), para constancia firma(n) conmigo en unidad de acto, de todo lo cual doy fe. La presente diligencia se realiza en ejercicio de la atribución que me confiere el numeral noveno del artículo dieciocho de la Ley Notarial -. El presente reconocimiento no se refiere al contenido del documento que antecede, sobre cuyo texto esta Notaria, no asume responsabilidad alguna. – Se archiva un original. GUAYAQUIL, a 11 DE FEBRERO DEL 2022, (13:16).


ANA BELEN CALDERON CRUZ
CÉDULA: 0925590713


NOTARIO(A) ANIBAL BENJAMIN GARCIA NUÑEZ
NOTARÍA SEPTUAGESIMA SEXTA DEL CANTÓN GUAYAQUIL




REPÚBLICA DEL ECUADOR
 DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO CIVIL
 IDENTIFICACIÓN Y EXTRANJERÍA

N.º 092559071-3

SEXO: F
 CIUDADANA
 APELLIDOS Y NOMBRES:
CALDERON CRUZ ANA BELEN
 LUGAR Y FECHA DE NACIMIENTO:
 GUAYAQUIL
 PEDRO CARBO CONCEPCION
 FECHA DE NACIMIENTO: 1986-11-22
 NACIONALIDAD: ECUATORIANA
 SEXO: MUJER
 ESTADO CIVIL: DIVORCIADO




BACHILLERATO
 EMPLEADO PUBLICO
 V1383V1212

APELLIDOS Y NOMBRES DEL PADRE:
CALDERON LEON MARLON JAVIER

APELLIDOS Y NOMBRES DE LA MADRE:
CRUZ ABRE ANA LUCIA

LUGAR Y FECHA DE EXPEDICION:
 GUAYAQUIL
 2017-07-05

FECHA DE EXPIRACION:
 2027-07-05







CERTIFICADO DE VOTACION 11 ABRIL 2021

N.º 54712583

PROVINCIA: GUAYAS
 CIRCUNSCRIPCION: 3
 CANTON: GUAYAQUIL
 PARROQUIA: GARCIA MORENO
 ZONA: 1
 JUNTA N.º 0016 FEMENINO



CALDERON CRUZ ANA BELEN



CIUDADANAJA

ESTE DOCUMENTO FORMARÁ PARTE LISTADO
 EXPEDIDO EN LAS ELECCIONES GENERALES 2021



PRESIDENTE DE LA JUI



 NOTARÍA SEPTUAGÉSIMA SEXTA
 Dr. Anibal B. Garcia Núñez
 GUAYAQUIL - ECUADOR

Certificación del Tutor del Trabajo de Titulación

MSc. Célida Sabina Gómez Sánchez, en calidad de Tutor del trabajo de titulación:

CERTIFICA

Que el trabajo de titulación válido para optar por el título de Tecnólogo (a) en Comercio Exterior, cuyo tema es: **“Diseño de proceso de Sanitización de contenedores ante la crisis del Covid-19 dentro de los servicios portuarios que presta la empresa “Neymer General Service S.A.” durante el periodo 2022 - 2023”**, fue elaborado por la Sra. Ana Belén Calderón Cruz, ha sido debidamente revisado y está en condiciones de ser entregado para que se siga lo dispuesto por el Instituto Superior Tecnológico de Formación Profesional Administrativa y Comercial, correspondiente a la sustentación y defensa del mismo, previo a la obtención de su título.

.....
MSc. Célida Sabina Gómez Sánchez

Magister en Negocios Internacionales y
Gestión de Comercio Exterior

Tutor de Trabajo de Titulación



CERTIFICACIÓN

En calidad de revisor del trabajo de titulación “**Diseño De Proceso De Sanitización De Contenedores Ante La Crisis Del Covid-19 Dentro De Los Servicios Portuarios Que Presta La Empresa Neymer General Service S.A. Durante El Periodo 2022 – 2023**”

CERTIFICO

Que el trabajo de la estudiante **ANA BELÉN CALDERÓN CRUZ** ha sido analizado por un sistema de reconocimiento de texto automático **URKUND ANALYSIS**.

Los resultados alcanzados evidencian el cumplimiento del nivel de coincidencias permitido hasta el 17%. Por tanto, se autoriza su impresión y presentación al acto de defensa

Dr. C. Rafael Bell Rodríguez

Vicerrector Académico



DEDICATORIA

Mi proyecto de tesis se lo dedico con todo mi corazón y todo mi amor a mi hijo Neythan Heredia Calderón por ser la fuente de mi motivación e inspiración para poder superarme cada día más y así poder luchar para que en la vida nos depare un futuro mejor y de la misma forma ser su ejemplo a seguir.

A mis amados padres Ana Cruz y Marlon Calderón quienes con sus palabras de aliento me incentivaron para que continúe con mis estudios, culmine mi carrera y que persiga mis ideales no me permitieron decaer estuvieron siempre aconsejándome para que siguiera adelante y sea perseverante.

AGRADECIMIENTO

En primera instancia agradezco a Dios por guiar mis pasos día a día y permitirme cumplir una más de mis metas a pesar de todos los contratiempos que tuvimos en el país, se puede decir que todo siguió su curso.

Agradezco mi proyecto de tesis con mucho cariño a mi tutora, Msc. Célida Sabina Gómez Sánchez ya que con sus consejos y experiencia como tutora siempre estuvo guiándome para que mi proyecto a presentar sea un excelente trabajo.

A mi mejor amiga mi casi hermana Mariela Plúas Triviño que siempre estuvo allí, aconsejándome que no desmaye en mi propósito de concluir mi carrera y obtener mi título, por tu ayuda incondicional y de forma desinteresada quiero que seas parte de este agradecimiento.

También a mis amigas Jazmín Mercado y Jenny Guaiña ya que gracias a sus palabras de aliento y su apoyo incondicional ante cualquier circunstancia me ayudaron a seguir con la meta propuesta.

ABSTRACT

In this research work, we proceeded with the elaboration of the problem regarding the design of the sanitization process of maritime containers, within the port services provided by Neymer General Service SA, prior to the opening of the same that arrive at the ports of Fertisa and Trinipuerto in the city of Guayaquil, in order to reduce the risk of contagion by Covid-19. For this, a SWOT analysis was carried out and, in this way, to be able to detect the possible Threats, Strengths, Weaknesses and Opportunities, safeguarding the human resource, protecting the environment, using the biosafety implements authorized by National Organizations such as the Ministry of Public Health, Coe National and Law of Ports. To conclude, the objective of this research work is to increase the profits of the company, by including this new service within its product portfolio, thus generating business profitability.

Palabras Claves: contenedor, sanitizacion, servicio.

RESUMEN

En este trabajo de investigación se procedió con la elaboración de la problemática en cuanto al diseño de proceso de sanitización de contenedores marítimos, dentro de los servicios portuarios que presta Neymer General Service S.A., previo a la apertura de los mismos que arriban a los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, con la finalidad de disminuir el riesgo de contagio por Covid-19. para esto se realizó un análisis FODA y de esta forma poder detectar las posibles Amenazas, Fortalezas, Debilidades y Oportunidades, salvaguardando el recurso humano, protegiendo el medio ambiente, utilizando los implementos de bioseguridad autorizados por Organismos Nacionales como el Ministerio de Salud Pública, Coe Nacional y Ley de Puertos. Para finalizar el objetivo de este trabajo de investigación es incrementar las utilidades de la empresa, mediante la inclusión de este nuevo servicio dentro de su portafolio de productos, generando así una rentabilidad empresarial.

ÍNDICE

RESUEMEN	XV
INTRODUCCIÓN.....	1
PROBLEMA:.....	7
Tema de investigación	7
Planteamiento del problema	7
Formulación del problema.....	8
Solución.....	8
Objetivo General.....	8
Capítulo I.....	8
Capítulo II	8
Capítulo III.....	9
CAPITULO I.....	9
FUNDAMENTACIÓN	9
1.2. TIPOS DE CONTENEDORES	10
1.1.2. CONTROL DEL CONTENEDOR PREVIO AL USO.....	11
A) Ingreso y salida de vehículos por el arco de desinfección	14
B) Dosificación del componente de desinfección.....	14
C) Almacenamiento de amonio cuaternario	14
D) Situaciones de emergencia por derrame de producto químico	14
E) Acciones a tomar por falla en el sistema automatizado de aspersión	15
F) La desinfección en los depósitos de contenedores vacíos que se emplean en el transporte de carga de comercio exterior	15
1.1.3. EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.	15
1.1.4. TERMINALES PORTUARIAS.....	18
1.1.5. PLAN DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARTIMOS	21
1.2. MARCO TEÓRICO.....	22
1.2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL APLICABLE A LA SANITIZACION DE CONTENEDORES Y PROCESOS DE LIMPIEZA.....	28
1.2.2. ORGANISMOS INTERNACIONALES Y EL COVID 19	37
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO OMC	37
COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES CAN	37

ASOCIACION DE INTEGRACION LATINOAMERICANA ALADI	39
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS OMA	41
1.4 MARCO CONCEPTUAL.....	55
1.4 MARCO LEGAL.....	57
1.4.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.....	57
TITULO II.....	57
CAPITULO SEGUNDO	57
SECCION SEGUNDA	57
CAPITULO SEGUNDO	58
BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES	58
SECCION PRIMERA.....	58
SECCION SEPTIMA.....	58
1.4.2 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES	59
.....	59
TÍTULO PRELIMINAR (COPCI).....	59
CAPITULO IV.....	59
De las Operaciones Aduaneras.....	59
CAPITULO VI.....	60
Control Aduanero.....	60
<i>MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA</i>	<i>61</i>
<i>AGENCIA ECUATORIANA DE SEGURIDAD DE LA CALIDAD DEL AGRO</i>	<i>61</i>
<i>LEY GENERAL DE PUERTOS ECUADOR</i>	<i>62</i>
<i>TITULO III</i>	<i>62</i>
<i>MODALIDADES DE DELEGACION PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS</i>	
<i>PORTUARIOS.....</i>	<i>62</i>
<i>CAPITULO 6</i>	<i>62</i>
□ <i>DE LA PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS.....</i>	<i>62</i>
<i>REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE</i>	<i>63</i>
<i>TITULO VI.....</i>	<i>63</i>
<i>CAPITULO 3</i>	<i>63</i>
<i>FASES DE GESTION</i>	<i>63</i>
<i>SECCION 3ª.....</i>	<i>63</i>
<i>REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE SALUD</i>	<i>65</i>

<i>SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACION</i>	65
<i>PLAN DE CREACION DE OPORTUNIDADES 2021 – 2025</i>	65
<i>EJES, OBJETIVOS Y POLITICAS PARA CREAR OPORTUNIDADES</i>	65
<i>EJE ECONOMICO</i>	65
<i>OBJETIVO 2</i>	66
<i>POLITICAS</i>	68
<i>METAS 2025</i>	68
<i>CAPÍTULO II</i>	69
<i>METODOLOGÍA EMPLEADA</i>	69
2.1. Tipo de Enfoque de la Investigación	69
2.1.1. <i>Enfoque Cualitativo</i>	69
2.1.2. <i>Enfoque Cuantitativo</i>	69
2.2 Tipos de Investigación	70
2.3 Métodos de Investigación	71
2.4 Técnicas de la Investigación y Fuentes	72
2.5 Técnicas de recolección de datos y herramientas de investigación	73
2.5.1. OBSERVACION DIRECTA.	74
Conclusión de la observación.....	77
2.5.2. ENTREVISTA.	78
2.5.3. ENCUESTA.	80
2.5.4. METODOS ESTADISTICOS	80
2.6.2. ANALISIS CAPA DE LA EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.	88
2.6.3. ANALISIS PEST DE LA EMPRESA NEYMER S.A.	90
CAPÍTULO III	91
3. PRECISIONES ACERCA DE LA PROPUESTA	91
3.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA	91
3.2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA	91
3.3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	91
3.4. DESCRIPCION DE LA EMPRESA	91
DESCRIPCION DE LAS FUNCIONES DEL PERSONAL	93
3.5 APLICACIÓN EN EL AREA LOGISTICA	94
3.6 ACCIONES PREVENTIVAS EN LOS PUERTOS FERTISA Y TRINIPUERTO. 95	

3.7 DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARITIMOS PARA LOS PUERTOS DE FERTISA Y TRINIPUERTO	96
3.7.1 MANUAL DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.....	99
3.7.2 USO CORRECTO DE ELEMENTOS DE PROTECCION	100
3.8 PROCESO DE EMISION DE CERTIFICADO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARITIMOS EN TERMINAL PORTUARIO DE GUAYAQUIL (TPG).....	103
3.9. MATRIZ DE COSTOS DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARITIMOS	105
4.CONCLUSIONES	107
5.RECOMENDACIONES	108
ANEXOS.....	108
BIBLIOGRAFIA	122

INDICE DE IMAGEN

Imagen 1 Codificaciones del Contenedor	12
<i>Imagen 2 Terminal Portuaria Fertisa.....</i>	<i>22</i>
<i>Imagen 3 Terminal Portuaria Trinipuerto (TPG).....</i>	<i>24</i>
<i>Imagen 4: Limpieza y desinfección de contenedores marítimos Empresa T JALS CORPORATIVO.....</i>	<i>26</i>
Imagen 5: Estadísticas Portuarias Noviembre 2020.....	47
Imagen 6: Estadísticas Portuarias Diciembre 2020.....	49
Imagen 7: Estadísticas Portuarias Enero 2021.....	50
Imagen 8: Estadísticas Portuarias Febrero 2021.....	51
Imagen 9: Estadísticas Portuarias Marzo 2021.....	52
Imagen 10: Estadísticas Portuarias Abril 2021.....	53
Imagen 11: Estadísticas Portuarias Mayo 2021.....	54
Imagen 12: Estadísticas Portuarias Junio 2021.....	55

Imagen 13: Estadísticas Portuarias Julio 2021.....	56
Imagen 14: Estadísticas Portuarias Agosto 2021.....	57
Imagen 15: Reconocimiento del lugar y observación de patio de almacenamiento de contenedores	78
Imagen 16: Reconocimiento de lugar Terminal Portuaria de Guayaquil.....	80
Imagen 17: Desinfección del contenedor de almacenamiento para prevenir COVID-19.....	98
<i>Imagen 18: Medidas de Seguridad ante el Covid 19.....</i>	<i>99</i>
<i>Imagen 19 Limpieza y Desinfección de Contenedores Marítimos.....</i>	<i>101</i>
Imagen 20: Pasos para el correcto uso de equipos de bioseguridad.....	104
Imagen 21: Bomba manual recargable tipo mochila de 20 litros.....	105
Imagen 22: Proceso de Emisión de Certificado de Sanitización.....	108

INDICE DE FLUJOGRAMA

Flujo de proceso de sanitización de contenedores marítimos.....	94
--	-----------

ANEXOS

Ficha de observación.....	109
Encuesta.....	110
Entrevista.....	122

INTRODUCCIÓN

Tomando en consideración que el Comercio Internacional es muy importante para el intercambio de bienes entre países, los sectores de transporte y logística se encuentran también en avances tecnológicos debido a la mayor demanda que afrontan actualmente. Existe en la actualidad una preocupación internacional entre las autoridades competentes de que los contenedores y sus cargas pueden fácilmente transportar plagas y ser también lo portadores del virus COVID 19, lo cual no solo pone en riesgo la carga que se transporta sino también la salud del recurso humano que manipula los mismos.

Se establecieron medidas para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de los contenedores ya sea por plagas o por el virus, así como también deben establecer y aplicarse buenas prácticas según las funciones y responsabilidades por parte de las cadenas de suministros tomando en cuenta todas las restricciones operativas y de seguridad. Mediante el desarrollo de medidas razonables es posible prevenir la propagación de plagas y virus tanto en contenedores como de cargas y de esta manera puedan desplazarse ambos de forma limpia y segura a través de los diferentes puertos. En consecuencia, se podrá realizar lo siguiente:

- Reducción en tiempos en cuanto a la sanitización de contenedores en el puerto de ingreso.
- Menos gastos no contabilizados como son los de almacenaje de contenedores los mismos que generan costos asociados a una cuarentena o una reexportación al país de origen.

Dar un servicio con valor agregado y siguiendo protocolos de bioseguridad tanto para el recurso humano que labora en la empresa como para las mercancías transportadas entre los diferentes países, disminuyendo el riesgo de contagio de virus y evitar el transporte de plagas entre continentes, mejorando el tratamiento de contenedores y mercancías al ingreso del Puerto Marítimo del Ecuador.

Se estableció un proceso de sanitización de contenedores derivado de la emergencia sanitaria por el COVID 19 y ante la demanda de los clientes Neymer General Service S.A. propone ofrecer la desinfección de contenedores vacíos, mediante productos aprobados por el Ministerio de Salud, la técnica a aplicar en los contenedores será empleada con el objetivo de desinfectar los espacios donde posteriormente se podrán realizar trabajos de forma segura para el recurso humano, teniendo en cuenta el aumento de viajes y del comercio internacional, así como la aparición de amenazas de enfermedades, la preparación del presente protocolo se lo realiza para la protección de los pueblos del mundo frente a la propagación de enfermedades, se podrá formular las recomendaciones permanentes en cuanto a las medidas sanitarias apropiadas de aplicación sistemática o periódica a fin de prevenir o reducir la propagación de internacional de una enfermedad.

Comunicar de forma efectiva, rápida y clara cualquier requisito especial o de información previo al arribo de los buques de forma tal que todas las entidades que operan en el puerto marítimo cuenten con los recursos y protocolos de recepción, carga y descarga de mercancías, aforo físico, teniendo en cuenta las nuevas medidas a partir del brote del virus permitiendo la realización de inspecciones y supervisiones esenciales cuando sean necesarios solicitando a los buques la información de cualquier novedad relacionada con el COVID 19 con la mayor antelación posible, aconsejando la revisión periódica del personal y limitar en la medida de lo posible interacciones con el personal a bordo por parte de las entidades del puerto asegurando la dotación adecuada de elementos de bioseguridad a los trabajadores que de una u otra forma tengan contacto con los buques.

Se inspecciono con fines de salud pública en el momento de llegada o salida de los buques con personal altamente capacitado las instalaciones, las mercancías, contenedores, medios de transporte y documentos pertinentes a fin de determinar si existe algún tipo de riesgo en cuanto al posible contagio del virus, las autoridades pertinentes pueden solicitar en cualquier caso los documentos relativos a la embarcación y su carga y de ser necesario revisar el itinerario y de ser el caso los antecedentes del viaje de la embarcación y verificar su desplazamiento por

zonas con la afectación del virus tomando en consideración los puertos de escala desde el comienzo de la travesía internacional con las indicaciones correspondientes de las fechas de salida, puertos y fechas de visitas a cada uno.

Recolectando la información de la carga y los objetos a bordo es de suma importancia ya que se puede poner en manifiesto de manera oportuna las mercancías peligrosas y pedir así a la aduana u otras autoridades de frontera según el evento y la situación la revisión de las mismas y de ser el caso pedir la desinfección y limpieza de contenedores y cargas eliminando toda posible fuente de contagio, la pronta detección de eventos permitirá la oportuna aplicación de medidas de salud tratando de prevenir cualquier tipo de exposición de mayor riesgo. Los elementos fundamentales de la detección de posibles riesgos son la constante vigilancia, la capacidad de recibir notificaciones enviadas por las embarcaciones y la capacidad de comunicación con las autoridades tanto a nivel local como a nivel nacional.

La Organización Mundial del Comercio ha creado en una página web para ayudar a los Gobiernos de los diferentes países, las empresas y al público en general a encontrar información reciente sobre las medidas relacionadas con el comercio adoptadas para hacer frente al brote del COVID 19, la misma reconoce la magnitud de la emergencia mundial y la necesidad de cooperación internacional para frenarla, manteniendo el comercio y la inversión fluyendo y así asegurar precios competitivos y acceso a bienes de primera necesidad y pese a que las consecuencias aún son objeto de estudio para la OMC, desde ya se prevé una fuerte caída del comercio mundial para el cierre del 2020.

Por otra parte la OMC propone mantener al personal y público seguros de contaminación y resguardar con esto la continuidad de los servicios aduaneros en un marco de cooperación internacional en este sentido están realizando estudios para dar flexibilidad a los acuerdos comerciales frente a las circunstancias incluyendo buenas prácticas y señalando que

las medidas sean específicas, temporales y transparentes teniendo como prioridad la protección de la salud de los pueblos y luego de sus economías mediante medidas económicas y estímulos

fiscales, informando siempre sobre los efectos y propagación del virus en el comercio mundial y de esta manera poder emitir los pronósticos necesarios de tal forma que se pueda evaluar las restricciones de ciertos viajes internacionales entre otras consideraciones.

Promover las acciones positivas necesarias para enfrentar la crisis se está realizando mucho énfasis en la reducción de aranceles para que de esta manera no se vea afectado el sector del transporte marítimo que de una u otra manera se vea motivado positivamente el comercio internacional y que el puerto de Guayaquil tome siempre las medidas y acciones de seguridad y protección pertinentes para contenedores, carga y recurso humano realizando siempre un trabajo coordinado con todos los entes involucrados.

Resaltando la importancia del rol del transporte marítimo mundial en la lucha por la pandemia al ser el medio por el cual se asegura la continuidad de acceso a materias primas, alimentos, suministros médicos que en estos momentos son muy necesarios y de vital importancia. Es necesario resaltar que el comercio mundial se transporta a través de buques y que las mercancías cualesquiera que estas fueren se transportan a través de los contenedores y que por este motivo es fundamental y necesario mantener los puertos con protocolos de sanitización que incluyen procesos de limpieza y desinfección de contenedores para de esta forma mermar la propagación del virus en los diferentes puertos de destino.

Facilitando el acceso a las mercancías por medio de los buques en los diferentes puertos permite llevar de una manera positiva la economía mundial además que en tiempos de crisis aseguran el transporte de bienes ya sean de primera necesidad como alimentos así como también de suministros médicos los cuales son muy importantes ya que por razones humanitarias es importante que este tipo de suministros lleguen a los hospitales en los diferentes países de destino, las agencias responsables deben coordinar dentro y entre el

personal que prestan servicios portuarios a fin de tener las precauciones necesarias para evitar el riesgo de contagio del recurso humano.

En este sentido el hecho de mantener los puertos abiertos facilitando la entrada y salida de buques con contenedores y por ende con mercancía traída desde otros países conlleva un gran riesgo de contagio al país de ingreso es por tanto importante salvaguardar en primera escala al personal portuario que realizara la apertura del contenedor para la descarga del mismo y realizara la manipulación de la carga descargando así el contenedor, por lo cual se propone un proceso de desinfección de contenedor previo a la apertura del mismo de manera tal que se reduzca el riesgo de contagio de los trabajadores portuarios con el virus del COVID 19, tomando en consideración que dichos empleados cumplen ya con los protocolos de bioseguridad requeridos por el COE NACIONAL.

Asegurar que todas las autoridades en el puerto marítimo cuenten con los recursos y protocolos definidos para la recepción y envío de carga en los respectivos contenedores tomando en cuenta todas las medidas planteadas a partir del brote del virus, analizando el impacto que tendría el comercio internacional con respecto a las interrupciones del transporte marítimo de los contenedores, motivo por el cual se trabaja en mejorar las alternativas y no dar paso a las interrupciones en las cadenas de suministro internacionales evitando las interferencias innecesarias en el tráfico internacional de mercancías manteniendo las medidas de emergencia para proteger la salud del personal que labora en Neymer General Service S.A.

Recordar que las infecciones por coronavirus se presentan con diferentes síntomas de acuerdo a las diversas enfermedades del ser humano que van desde un resfriado común hasta otros síntomas más graves que el síndrome respiratorio de Oriente Medio y el síndrome respiratorio agudo severo, el coronavirus es zoonótico lo que significa que se transmite entre animales y personas según investigaciones realizadas por la OMS, los signos más comunes de

infección por coronavirus son afecciones respiratorias, fiebre, tos, síndrome respiratorio agudo severo, insuficiencia renal e incluso la muerte, las recomendaciones estándar para evitar el contagio son lavarse las manos con frecuencia, el uso constante de mascarilla, protector visual, uso de alcohol ya sea en gel o líquido.

Con respecto al Reglamento Sanitario Internacional tiene como objetivo ayudar a la comunidad internacional a la prevención y dar respuesta de forma inmediata para evitar riesgos graves que puedan traspasar fronteras y amenazar a la población mundial, prevenir la propagación internacional del virus, es por esto que toda operación de trabajo que se realice en el arco de desinfección se efectuara bajo el conocimiento del departamento respectivo, para esto se deberá contar con los servicios de operadores portuarios especializados en la realización de esta actividad y debe ser dotado con los implementos necesarios además de estar altamente capacitado para la realizar esta actividad.

Las directrices propuestas proporcionan la realización de un diseño de sanitización de contenedores métodos de limpieza y desinfección de los mismos, promueven la diligencia de practicar las debidas inspecciones al momento de realizar la apertura de contenedores, como por ejemplo no manipular los contenedores hasta que no hayan sido debidamente desinfectados y se hayan tomado para el personal portuario las precauciones de bioseguridad apropiadas, fomentar en los operadores portuarios una sólida cultura de seguridad sanitaria y ambiente en la empresa para reducir los riesgos a los que pudiesen estar expuestos en la realización de estiba y desestiba de carga, usando siempre los implementos de protección personal para la manipulación de productos químicos.

El contenido de la investigación se basa en la creación de un protocolo que permita la limpieza y desinfección de los contenedores previo a la carga y descarga dentro de los servicios

que brinda la empresa Neymer General Service S.A. para lo cual se tratara los siguientes puntos:

- Diseño de Protocolo de sanitizacion de contenedores y la inclusión dentro de los servicios que presta esta empresa portuaria;
- De qué forma este tipo de protocolo de sanitizacion aporta con la Salud y Seguridad en el Trabajo; este tipo de diseño de protocolo hará que la empresa de servicios Portuarios Neymer General Service S.A. tenga un valor agregado en cuanto a los servicios que ya ha venido prestando, así como también podrá aportar en cuanto al cuidado de su recurso humano siempre fomentando la buena práctica en la utilización de implementos de bioseguridad entre sus colaboradores.

PROBLEMA:

Tema de investigación

Diseño de Proceso de Sanitización de Contenedores ante la crisis del COVID-19 dentro de los Servicios Portuarios que presta la Empresa NEYMER GENERAL SERVICE S.A. durante el periodo 2021 – 2022.

Planteamiento del problema

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo diseñar un proceso de limpieza y desinfección de los contenedores que arriban a las terminales portuarias de Fertisa y Trinipuerto con mercancías traídas de otras partes del mundo, mismas que se encuentran expuestos al virus del COVID 19.

Se considera entonces precautelar la salud integral de los trabajadores de la empresa Neymer General Service S.A., ofreciendo un servicio de estiba y desestiba de contenedores, inspección de contenedores e inspección antinarcóticos con un valor agregado.

Formulación del problema

¿Cómo ayudar a mejorar los ingresos de la empresa Neymer General Service S.A. y minimizar el riesgo de contagio del recurso humano en el área de desembarque de contenedores?

Solución

Se plantea mediante una investigación el diseño de un proceso de sanitización de contenedores que arriban a Fertisa y Trinipuerto, ya que aún Ecuador no posee ese tipo de servicios todavía en las empresas que realizan actividades portuarias, siendo así una ventaja competitiva para esta empresa.

Objetivo General

Diseñar una propuesta de desinfección de contenedores que arriban a las terminales portuarias de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, previo a la estiba y desestiba de carga.

Capítulo I

Realización de Marco Histórico, Teórico, Conceptual y Jurídico con lo cual se fundamentará el proyecto de este trabajo de investigación.

En el cual se podrá detallar la historia del contenedor desde sus inicios, la importancia de los mismos para el Comercio Internacional de mercancías y toda la normativa legal que rige hoy en día que trata de reducir los contagios por Covid-19 en los diferentes puertos a nivel mundial.

Capítulo II

Realización de la metodología de la investigación desarrollando tipos de investigación con sus respectivas técnicas, en el mismo se podrá definir si el desarrollo de este proyecto de investigación es positivo para el desarrollo económico de la empresa Neymer General Service S.A., datos que se podrán obtener a través de encuestas, observación directa en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, asimismo se busca precautelar la salud el recurso humano que labora en dicha compañía.

Capítulo III

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo diseñar un proceso de limpieza y desinfección de los contenedores que arriban a las terminales portuarias de Fertisa y Trinipuerto con mercancías traídas de otras partes del mundo, mismas que se encuentran expuestas al virus del COVID 19, de tal manera que mediante la realización de dicho proceso se pueda reducir el riesgo de contagio del virus no solo para los trabajadores de la empresa Neymer General Service S.A. sino también del consumidor final.

CAPITULO I

FUNDAMENTACIÓN

1. MARCO HISTORICO

Para dar inicio a esta tesis es importante dar a conocer que es un contenedor, los tipos de contenedores que formaran parte del objeto por el cual se dará inicio a un proceso de sanitización de los mismos ya que los contenedores en cualquiera que sea su tamaño son de vital importancia para el comercio internacional ya que son el lugar donde se transporta la mercancía entre continentes y por ende entre países, conocer sus características nos ayudara a diseñar un protocolo de limpieza y desinfección de los mismos.

1.1 HISTORIA DEL CONTENEDOR

El transporte de contenedores según (Roman, 1998) tuvo su origen a finales de los años cincuenta en Estados Unidos para simplificar el movimiento de enormes cantidades de mercancías en un país muy extenso en el que el transporte encarecía los precios de los productos por la larga duración de los viajes y la tardanza en las operaciones de carga y descarga. El uso de los contenedores hoy es masivo. Ha sido fomentado especialmente por los transportistas marítimos, aunque también en los terrestres, y por ello es en la mayoría de los casos, el propio transportista el que pone a disposición del usuario el contenedor de transporte.

Tomando en consideración que el transporte de mercancías en contenedores se lo realizo desde los años cincuenta se debe explicar los tipos de contenedores que existen en la actualidad los mismos que son reconocidos tanto por la Comunidad Andina y la Unión Europea.

1.2. TIPOS DE CONTENEDORES

El Manual sobre Control de contenedores (Bustillo, 2013) indica lo siguiente:

Un contenedor es un depósito de carga para el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y multimodal. Son unidades que sirven de protección para las mercancías de la climatología y están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO.

Los contenedores son fabricados principalmente de acero, pero también hay de otros materiales como el de aluminio, en la mayor parte de los casos el suelo es de madera. Interiormente llevan un recubrimiento especial antihumedad, para evitar las humedades durante el viaje.

Otra característica que define a los contenedores es la presencia, en cada una de sus esquinas, de elementos que les permiten ser enganchados, por grúas especiales, así como ser sujetos tanto en camiones como en buques los más extendidos a nivel mundial son los de 20 y 40 pies con un volumen interno aproximado de 32,6 m³ y 66,7 m³ respectivamente. Las dimensiones de los contenedores están reguladas por la norma ISO 6346.

Tabla 1 Abreviaturas de Tipos de Contenedores

Abreviatura	Tipo	Traducción
SD	Standard dry	"Estándar" carga seca (común)
RF	Reefer	Frigorífico
OT	Open top	Techo abierto / de lona
FR	Flat reck	Base con parantes
HC/JB	High cube/jumbo	9'6" de altura
TK	Tank	Tanque
PL	Plataform	Plataforma
HD	Hevy duty	Servicio pesado 7 reforzado

Fuente y Elaboración: Subsecretaria General de la Comunidad Andina

1.1.2. CONTROL DEL CONTENEDOR PREVIO AL USO

De acuerdo a (Bustillo, 2013), la inspección física de un contenedor debe hacerse parte por parte en los sitios vulnerables o susceptibles de haber sufrido una reestructuración, siguiendo los siguientes pasos:

- Verificación del estado interno y externo del contenedor.
- Verificación y comprobación del número del contenedor.
- Inspección de puertas de los contenedores.
- Inspección de los pisos de los contenedores
- Inspección a los techos de los contenedores
- Inspección de las paredes del contenedor

Imagen 1 Codificaciones del Contenedor



Fuente y Elaboración: Subsecretaría General de la Comunidad Andina

De acuerdo con él (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS , 2020) en sus lineamientos generales que es aprobada el 18 de abril del 2020 de acuerdo a oficio SPTMF-PRT-002 determina los siguiente:

1. El Terminal Portuario / Patio de contenedores deberá suscribir un Adendum con el Operador Portuario a cargo de las obligaciones que consten en los Instructivos y que se hacen responsables de su fiel cumplimiento, así como todos los valores a ser cancelados por la prestación de este servicio.
2. Para la desinfección se utilizará un arco de desinfección.
3. El control del arco de desinfección es de carácter restringido.

4. Toda operación de trabajo que se realice en el arco de desinfección se efectuará bajo conocimiento del departamento respectivo.

5. Bombas, equipos, tanques, aspersores, químicos y cortinas serán operadas únicamente por personal calificado del arco de desinfección.

6. En caso de presentarse novedades de incumplimiento en las normas de seguridad y salud del Terminal Portuario, los representantes del departamento respectivo procederán a suspender temporal o definitivamente los trabajos y proceder con las debidas sanciones enmarcadas en los Reglamento de la Terminal.

7. La desinfección externa de los contenedores deberá aplicarse bajo la responsabilidad de los Terminales Portuarios en base a los lineamientos de AGROCALIDAD.

8. Los equipos dactilares, tabletas o cualquier otro dispositivo de lectura o reconocimiento biométrico para establecer la identificación de una persona mediante la evaluación de uno o más rasgos biológicos distintivos, serán desinfectados con paños de alcohol o el producto que el fabricante recomienda para el efecto, cada vez que sea utilizado por el usuario (chofer) a quien se le dará a su vez un paño antiséptico o equivalentes para que limpie sus manos al acceder y salir del Puerto o Terminal. En el caso de tener que firmar algún documento, el chofer deberá contar con su propio bolígrafo.

9. En las garitas de acceso al terminal, las personas que ingresen como peatones deberán usar su mascarilla quirúrgica y gafas de protección y desinfectar sus manos con el paño antiséptico antes proporcionado, n el área de acceso y salidas peatonales también se encontrarán pediluvios para la desinfección del calzado, a utilizarse al acceso y salida del predio portuario, y firmar el respectivo registro de que se sometió a la desinfección, para lo cual deberán contar con su propio bolígrafo.

A) Ingreso y salida de vehículos por el arco de desinfección

1. El vehículo ingresa al arco designado, cuyo sistema está compuesto por 2 arcos fijos de una altura suficiente para el paso de los vehículos que trasporten la carga (chasis, cabezal y contenedor de 40 o 20 pies o vehículos de carga general) con boquillas de aspersion cada uno, y 1 arco desmontable con boquillas).

2. El vehículo debe circular a una velocidad no mayor a 5 km/h, para que opere el rociado con el compuesto mientras cruza el área.

3. En caso de vehículos que no puedan ser procesados por los arcos de desinfección, ya sea por el tipo de carga que manejan o las dimensiones del vehículo y la carga, estos serán desinfectados de forma manual con el equipo tipo motobomba / mochila (manual o eléctrica).

B) Dosificación del componente de desinfección

1. Por medio de sensores, una vez el vehículo ingresa al arco, se procede a rociar el Amonio Cuaternario a 3.5 ml/l agua, hipoclorito de sodio o el componente que señalen Agrocalidad. Este procedimiento solo aplica para vehículos que salen del puerto.

C) Almacenamiento de amonio cuaternario

1. El compuesto se encuentra almacenado en un tanque de 55 galones con 40 Psi, en una cabina de acero ventilada. La cabina cuenta con 3 bombas en línea, un dosificador para la distribución del químico y un tablero de control. 2. Las otras sustancias y/o componentes, conforme lo indique las instrucciones del fabricante.

D) Situaciones de emergencia por derrame de producto químico

1. En situación de derrame del químico en el suelo se procede a la recolección del químico con kit antiderrame y proceso de restauración del área impactada.

2. En caso de contener el químico en cisternas subterráneas/canaletas o cubetos, el residuo debe ser retirado y transportado por un camión cisterna Hidrocleaner para su disposición final.

E) Acciones a tomar por falla en el sistema automatizado de aspersión

1. En caso de problemas en el sistema automatizado se procede a la fumigación manual de acuerdo con la dosificación establecida por Agrocalidad.

2. La aspersión se realizará con una bomba de mochila manual con capacidad 20 litros operada por el técnico capacitado.

F) La desinfección en los depósitos de contenedores vacíos que se emplean en el transporte de carga de comercio exterior

1.- En el caso de los depósitos de contenedores vacíos que se emplean en el transporte de carga de comercio exterior, se deberá realizar la desinfección a los vehículos que ingresen a entregar o a buscar contenedores, a la entrada de sus instalaciones o puertas de garita, este proceso se podrá realizar con aspersores manuales (motobombas de mochila).

2.- El personal que ingrese deberá usar su equipo de protección personal (mascarilla quirúrgica y gafas de protección) y proceder con la desinfección del calzado (implementación de pediluvios)

3.- Se implementarán semanalmente desinfecciones/ fumigación en el área donde se encuentren los contenedores que se vayan a despachar, reparar o adecuar, bajo los protocolos señalados por este instrumento. (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS , 2020)

1.1.3. EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.

El presente capítulo tiene como finalidad estructurar un diseño de sanitización de contenedores tomando en consideración las diferentes políticas ahora emitidos por diferentes

Organismos Internacionales del Comercio y de Salud, se busca establecer un protocolo para una de las empresas que presta servicios portuarios en la ciudad de Guayaquil como es la compañía Neymer General Service S.A. puede llegar a estructurar su propio protocolo de limpieza y desinfección de contenedores que arriban a las terminales portuarias de Fertisa y Trinipuerto, previo a la estiba y desestiba de carga del mismo, de tal forma que se cuide la salud del recurso humano que labora para dicha compañía siguiendo los protocolos de bioseguridad correspondientes, disminuyendo el riesgo de infección por COVID19 tanto para el personal como para la carga que viaja dentro de los contenedores y de esta forma la empresa abre un abanico de posibilidades en cuanto a los ingresos que puede generar la misma ya que siempre se encontrara brindando un servicio de primera calidad con tecnología de punta con un valor agregado.

La empresa Neymer General Service S.A. es un grupo de empresas que inició sus operaciones en el año de 1993. A partir del 2003 estas empresas se encuentran cobijadas bajo una Corporación denominada Corporación Neymer, la cual nace como repuesta a una tendencia global de servicios, en busca de la optimización de recursos físicos, humanos, materiales, equipos logísticos. Por otra parte, brindar un servicio de calidad con un diseño de sanitizacion de contenedores hará que la empresa siga creciendo y posicionándose en el mercado como una empresa de alta calidad que presta Servicios Portuarios en el Puerto marítimo de Guayaquil, ha llegado a desarrollar durante este tiempo una importantísima labor dentro del sector marítimo, ofreciendo a nuestros clientes una gama de servicios con altos niveles de calidad.

Entre los servicios que ofrece la empresa se encuentra los siguientes:

Cuadro 2 Servicios Empresa Neymer General Service S.A.

NEYMER GENERAL SERVICE S.A.	
SERVICIOS	DETALLE
AFORO FISICO	El proceso de reconocimiento físico de las mercancías establecidos al momento de la desestiba de la mercadería, colaborando en la revisión y pesaje en coordinación con la autoridad aduanera, realizando la reestiba de la carga dentro del contenedor, manipulando adecuadamente la mercancía de nuestros clientes
INSPECCIONES ANTINARCOTICOS	Colaboramos en este proceso con la policía antinarcóticos en el vaciado del contenedor para la respectiva revisión de la carga de exportación en el pre-embarque.
ESTIBA Y DESESTIBA DE CONTENEDORES	Asumimos con responsabilidad este proceso, apoyados en las técnicas de trinca y destrinca de contenedores y la colocación previa de los twistlocks cumpliendo las normas internacionales estandarizadas.
TARJA E INSPECCION DE CONTENEDORES	Mediante un dispositivo electrónico el tarjador ingresa la información relevante del contenedor tales como la sigla, número del contenedor y los sellos que vienen registrados, procedimiento que se realiza en la descarga y embarque, cumpliendo las instrucciones del terminal portuario. Adicional y por seguridad el tarjador realiza una rutina de inspección adecuada y verifica la condición estructural del contenedor y la confiabilidad del mecanismo en toda su cerrajería para garantizar que la carga que se traslada en los mismos se mantenga en buenas condiciones.

Fuente: (Neymer General Service S.A. , 2021)

Elaboración: La autora

De acuerdo a la situación actual que se presenta en el comercio internacional por el riesgo de contagio del COVID 19, se pensó dar un nuevo servicio a los clientes de la empresa Neymer General Service S.A. y ofrecerles de esta manera un proceso de sanitización de contenedores para de esta manera contrarrestar la infección de sus mercaderías por este virus.

En muchas páginas web de Organismos Internacionales se pueden encontrar comunicados de cómo prevenir los riesgos de contagios por el virus del COVID 19, los procesos de bioseguridad no solo para la mercancía sino también para el recurso humano que labora en los diferentes puertos de todo el mundo, desde el 20 de marzo del 2020 se pueden ya verificar que existen comunicados, oficios, noticias relevantes que tratan sobre el comercio Internacional y los cambios que se harán tanto para importaciones y exportaciones para de esta forma reducir el riesgo de contagio, cabe recalcar que se sigue actualizando las información.

1.1.4. TERMINALES PORTUARIAS

Fertilizantes Terminales y Servicios (FERTISA , 2021), la misma que se encuentra ubicada en Av. Don Bosco 5 y la N, Guasmo Fertisa (Vía Puerto Marítimo) Guayaquil.

Nace en el año 1964 inicialmente construido para la recepción de materias primas para la producción de fertilizantes, luego ingresa al negocio portuario de forma independiente y autónoma desde el año 1997, con la inversión en un sistema de bandas transportadoras para la carga de exportación de banano.

El Terminal Portuario de Fertisa fue inaugurado en octubre del 2004 y está a disposición del sector naviero, siendo un terminal portuario privado de uso público. Beneficia al sector industrial, comercial y naviero, fortaleciendo la infraestructura portuaria nacional como pilar importante para el desarrollo del comercio exterior.

Este terminal multipropósito tiene un muelle de tablestacado de aproximadamente 300 metros de longitud y 50.000mts² de patios, permite atender durante las 24 horas del día los 365 días del año simultáneamente dos naves de hasta más de 25.000TM de DWT en dos atracaderos, facilitando el manejo de carga general tanto suelta como en contenedores, las importaciones de fertilizantes y otros gráneles y las exportaciones de banano y más frutas.

Imagen 2 Terminal Portuaria Fertisa



Fuente y Elaboración: (FERTISA , 2021)

INFRAESTRUCTURA

Profundidad del Canal de Acceso

Dragado al 10.5m garantizado a 10.0 MLWS (Batimetría INOCAR)

Largo del Muelle

300m. con dolphins de amarre a 50m. en cada extremo del muelle.

Zona de Viraje

Diámetro de 227 metros a la cota 10.50m. a la marea más baja; tiene dos boyas de señalización para delimitar el beril 5.

Área en m2 disponible:

- Patio Norte: 25.000 m2

- Muelle: 14.000 m2

- Patio Muelle: 8.000 m2

-Total: 47.000 m2

Capacidad de Almacenaje

5.5000 TEUs.

Funcionalidad del Muelle, Flexibilidad para utilizar grúas de tierra:

Delantal de 100m. Resistencia del pavimento del muelle de 5.5 Mega Pascales x cm² ó 6TM. por m². (pág. 1)

Terminal Portuario de Guayaquil (TPG) – (Trinipuerto S.A., 2021), la misma que se encuentra ubicada Av. Los Ángeles, Vía Perimetral-Isla Trinitaria Calle 51 S.O. y 4° P.T. 30 S.O Guayaquil.

Inició operaciones en mayo de 1998.

- Muelles: 1 muelle de 126 metros de largo
- Profundidad Muelles: Hasta 11,5 metros (marea alta) 9,75 metros (marea baja)
- Eslora: Hasta 250 metros
- Atracaderos: 2

Imagen 3 Terminal Portuaria Trinipuerto (TPG)



Fuente y Elaboración: (Trinipuerto S.A., 2021)

De acuerdo a la infraestructura amplia que presentan estos dos puertos en la ciudad de Guayaquil se puede determinar que son muy competitivos en cuanto a que los puertos responden de forma ágil a las necesidades de sus usuarios, los mismos que son pioneros en cuanto a importaciones y exportaciones de mercaderías, productos industrializados, vehículos, exportaciones de banano y otros productos agrícolas. Es por esto que se busca aportar con un sistema de sanitización de contenedores para así, salir al mercado de forma competitiva y de una manera responsable cuidando al recurso humano y a la mercadería que llega a nuestro país evitando así los riesgos de contagio no solo de plagas sino también reducir los riesgos de contagio del COVID 19.

1.1.5. PLAN DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARTIMOS

De acuerdo con el (PORTAL PORTUARIO , 2020) el Gobierno Nacional del Ecuador emitió un protocolo para limpieza y desinfección de unidades de transporte marítimo, entidades portuarias, terminales privados, entre otros, ante la emergencia sanitaria que enfrenta el país ante el brote de Covid 19.

El reglamento se adoptó considerando que el transporte marítimo y fluvial maneja un gran número de carga, la cual es maniobrada por el factor humano.

La empresa (T JALS CORPORATIVO, 2021), con matriz en el puerto de Veracruz, México, indico a través de su página web que realizaba la desinfección de contenedores marítimos de la siguiente manera:

- a. División de la carga contenerizada ya sean estos de 40 o 20 pies.
- a. Debido a la naturaleza de las mercancías, se requieren de una operación y manipulación adecuada.
- b. El proceso del lavado de contenedores se realiza con agua potable, detergentes, cloro, amonio cuaternario a presión, destinados para la remoción de suciedad, plagas y posibles virus sobre la superficie del contenedor.

- c. Se utiliza herramientas y materiales de alta calidad que garanticen una excelente calidad en el servicio prestado.
- d. El personal se encuentra altamente capacitado con la experiencia en las diferentes modalidades de servicio requerido.

Imagen 4: Limpieza y desinfección de contenedores marítimos Empresa T JALS CORPORATIVO



Elaboración y Fuente: (T JALS CORPORATIVO, 2021)

1.2. MARCO TEÓRICO

La logística en el comercio internacional tiene mucho que ver con el trato que se le da al contenedor, ya que es el objeto mediante el cual se transporta cualquier tipo de mercancía, motivo por el cual es de vital importancia la limpieza y desinfección de los mismos ya que de esa forma se salvaguarda el óptimo estado de la mercancía la misma que será repartida para un país o nación.

Según (AMERICARIBE, 2020), La Región de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para América del Sur, América del Norte, América Central y el Caribe (Región de las Américas y el Caribe), en su página web indica como en ciertos países se ha tomado medidas para enfrentar el COVID19, en cuanto al comercio internacional, entre esos países se encuentra Ecuador y a continuación se indica las medidas adoptadas por la Aduana.

- Implementación de Mesa de Facilitación de Comercio para garantizar la normalidad del comercio internacional bajo estrictos protocolos sanitarios y atender la emergencia sanitaria a

través de procesos abreviados aduaneros y coordinar simplificación de procesos sanitarios y de calidad para insumos/productos y reactivos Covid -19.

- Atención 100 por ciento en línea para garantizar la sostenibilidad del comercio internacional.
- Implementación de tarifa cero aranceles en el sistema Ecuapass para insumos y productos relacionados con emergencia sanitaria.
- Implementación de restricciones de exportación para insumos/productos relacionados con emergencia sanitaria.
- Ampliación de plazos de pago para operadores de comercio exterior calificados para acceder al beneficio de despacho con pago garantizado, de 20 a 40 días hábiles.
- Reestructuración de oficio de cuotas de procesos de facilidades de pago que se venzan en el período de la declaratoria de estado de excepción por emergencia sanitaria COVID19.
- Fortalecimiento de los sistemas de riesgo de las entidades para reducir inspecciones físicas de mercancías.
- Implementación de proceso de excepción para inspecciones y aforos físicos que requieren de la presencia de operador de comercio, a través de anexo de autorización especial para realizar dicho proceso sin su presencia con sus respectivos respaldos.
- Ampliación de la vigencia de los códigos de operadores de comercio exterior.
- Ampliación de tiempo de autorización/prórroga de regímenes aduaneros.
- Suspensión de plazos para abandono tácito y/o definitivo de mercancías.

Según los datos recopilados por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Comercio Internacional e Integración de la (CEPAL , 2020), en 2019 las estadísticas de puertos son:

La Costa Este de América del Sur (CEAS) registró una disminución en la actividad de los puertos y zonas portuarias de -0,8%, medida por el volumen operado. La Costa

Oeste de América del Sur (COAS) también presentó una caída en sus operaciones de -3,1% en 2019. El Caribe (que incluye la costa caribeña de Colombia, pero no la de Venezuela) marcó un crecimiento de 2,3% en el movimiento total de contenedores, mientras que América Central tuvo una caída de -7,0%. La zona México Golfo creció 3,0% en comparación con 2018, y México Pacífico 1,0%. Panamá, en tanto, presentó un crecimiento en su costa pacífica de 15,0%, mientras que su costa caribeña registró un aumento de 1,0%.

Debido a que en los últimos meses el mundo ha sido y sigue siendo testigo de un cambio drástico en la organización de la vida cotidiana, que también ha causado un gran impacto en los negocios, el comercio y la navegación, el informe portuario anual de la CEPAL incluye un análisis de los efectos de la pandemia del COVID-19 en el desempeño portuario hasta el primer semestre de 2020, en comparación con el mismo período de 2019, para puertos seleccionados de América Latina y el Caribe y de otras regiones del mundo. Los impactos de la pandemia del COVID-19 en el desempeño portuario de 2020 hacen que todos los pronósticos de estabilidad y crecimientos futuros deban ser revisados. De una previsión de crecimiento de 3,6% del comercio de contenedores en todo el mundo en el último trimestre de 2019, la última estimación publicada en julio apunta a una caída de -7,2%.

En el total de los puertos seleccionados en el análisis de CEPAL, durante el período de enero a junio de 2020 en América Central, COAS y México, en promedio

se presentaron caídas en su nivel de actividad, en comparación con el mismo periodo en 2019. COAS presentó los resultados más bajos, con una caída de -15,0% durante el período de enero a junio de 2020 en comparación con el mismo período del año pasado. México Golfo y México Pacífico presentaron una caída semejante, de -14,1% y -14,0%, respectivamente.

El promedio de la caída de los puertos seleccionados de América Central fue de -7,0% durante el período de enero a junio de 2020. Los puertos seleccionados del

Caribe presentaron una caída promedio de -4,8% durante este mismo lapso. En tanto, Panamá Caribe y Panamá Pacífico presentaron alzas en su actividad, de 12,7% y 16,1%, respectivamente, durante el primer semestre de 2020 en comparación con 2019, como también la Costa Este de América del Sur, que presentó un incremento de 3,7% en su movimiento portuario durante enero a mayo 2020, en comparación con enero a mayo 2019. (pág. 1)

En concordancia con los resultados de la CEPAL, (SELA , 2020), nos dice que:

El Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe, en conjunto con la CAF-banco de desarrollo de América Latina y su programa CAF-LOGRA, dieron inicio en el año 2014 al “Programa para la Creación de la Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable”; con el propósito de proponer a la región un nuevo sistema de colaboración interinstitucional y cooperación técnica especializada que fomente el fortalecimiento de políticas públicas para el sector portuario nacional y promueva la implementación de recomendaciones técnicas a nivel local, en cada sistema portuario, de manera que se incremente la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística portuaria.

La RED de Puertos D&C está conformada por instituciones públicas, privadas y regionales tales como ministerios de transporte, institutos nacionales, comunidades portuarias formalizadas, autoridades portuarias, autoridades marítimas, gremios, universidades y empresas; en torno a 28 sistemas portuarios pertenecientes a 13 países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú, Trinidad y Tobago y Uruguay. La RED propone un nuevo sistema de colaboración interinstitucional comprometido con la mejora competitiva y de gestión sobre la base de tres ámbitos de acción: promoción de las gobernanzas, denominadas comunidades logísticas portuarias (COMLOGPORT); la transformación

digital portuaria con servicios tecnológicos basados en Sistemas de Comunidad Portuaria (PORT COMMUNITY SYSTEM); y la articulación de políticas públicas que fomenten la modernización institucional, digitalización e innovación de la cadena logística portuaria.

La crisis actual provocada por el virus del SARS Cov-2 (COVID-19) requiere una redimensión de la actividad económica y los puertos están llamados a ser parte importante de la recuperación económica y, por tanto, deben trabajar en su fortalecimiento para ser más dinámicos y eficientes. La RED propone adaptar su enfoque de gestión para dar un salto cuantitativo en competitividad, adoptar los cambios tecnológicos e integrarse colaborativamente con el negocio marítimo, las cadenas de valor de importación y exportación, la comunidad de usuarios logísticos y las políticas públicas de transporte.

A continuación, se resumen algunas medidas adoptadas por el puerto marítimo de Ecuador con el fin de mitigar la propagación y los efectos de la pandemia del coronavirus (COVID-19) y procurar el abastecimiento de insumos imprescindibles para la población y de garantizar el flujo de bienes en sus territorios.

Cabe destacar que, entre las medidas implementadas en común por los países miembros de la RED, se pueden mencionar: el uso obligatorio de mascarillas; el lavado constante de manos; uso de gel desinfectante (a base de alcohol); resguardo de la población más vulnerable; desinfección constante de las entidades, oficinas y terminales; utilización de soluciones electrónicas (plataformas digitales) para las interacciones buque-tierra y las de tipo administrativo y comercial entre todas las entidades que operan en un puerto y los buques; teletrabajo (para las actividades a las que aplique); y reducción de las interacciones entre el personal a bordo de los buques y las entidades del puerto. (pág. 1)

Ante la emergencia por Covid 19 podemos mencionar las estadísticas que algunos Organismos Internacionales dejan conocer y se puede identificar claramente que al año 2020 fue muy golpeado en cuanto se refiere al comercio internacional ya que se debieron interrumpir las entradas y salidas de mercaderías entre países por medio de los contenedores, no solo se vieron afectadas las importaciones y exportaciones sino también el transporte y la logística ya que los países en ningún continente se encontraba preparado con las medidas de bioseguridad necesarias para protegerse del mortal virus, la rápida propagación del virus también jugo un papel muy importante ya que los gobiernos no tomaron las medidas necesarias y la consecuencia fue la afectación de la economía mundial.

Fueron interrumpidas gran parte de las actividades productivas de los países y no solo se vieron afectadas las economías de Asia, Europa sino también de toda América, de la misma forma en que se visualizó un aumento en el desempleo y una drástica reducción de la demanda de bienes y servicios, por ejemplo, en el mes de mayo del 2020 tuvo una reducción del comercio mundial de bienes casi del 17% con relación al mes de mayo del 2019, es bien conocido que China también reporto una caída de su economía y a pesar de haber tenido un rebrote el país en

cuestión se recuperó más rápido que otros países a nivel mundial ya que abrió su comercio relativamente rápido.

Es por esto que los Organismos Internacionales como la CAN, SELA, ALADI, AMERICARIBE, CEPAL a través de Bancos Internacionales pretenden incentivar la producción para la reactivación económica, facilitando trámites aduaneros entre los países miembros, de tal manera que se pueda reducir los tiempos en trámites, contar con tarifas cero en aranceles para insumos o productos más relevantes en cuanto a la emergencia sanitaria se refiere, implementando nuevos procesos de inspección de mercancías las mismas que no pongan en riesgo de contagio del Covid 19 al personal portuario, ampliación de prórroga de regímenes aduaneros, por todos los medios tratar de hacer más óptimo el Comercio Internacional entre países en tiempos de pandemia. Para de esta forma avanzar en la integración económica tomando en consideración que la infraestructura y la logística deben formar parte del paquete de recuperación de medidas económicas.

1.2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL APLICABLE A LA SANITIZACION DE CONTENEDORES Y PROCESOS DE LIMPIEZA.

Según la (ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACION Y LA AGRICULTURA, 2020), indica lo siguiente:

Para las terminales marítimas de contenedores, esto implicará primordialmente la inspección visual de los contenedores que manejen (p. ej. descargar, apilar, almacenar y cargar). Estos contenedores estarán embalados con carga o vacíos. Sin embargo, las características operacionales de las terminales marítimas de contenedores implican que la inspección de contenedores se realizará a algunas veces, desde una distancia significativa y en caso contrario, podrían estar limitadas por motivos de seguridad u otros requisitos operativos. Por lo tanto, la contaminación detectable estará limitada a los signos obvios de contaminación en el exterior del contenedor. También puede ser difícil o imposible inspeccionar la parte inferior de la infraestructura (tren de aterrizaje) del contenedor. No se puede esperar realizar la

inspección visual del exterior de los contenedores en las terminales con puertas automáticas. (pág. 4).

El (SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD, INOCUIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA, 2020), presentó en la Primera Región Naval del puerto de Veracruz, el Programa de Sanitización de Contenedores, mismo que pretende proteger de plagas a la agricultura, silvicultura y los recursos naturales, informó la Comunidad Portuaria de Veracruz. En un comunicado, sostuvo que la movilización de contenedores registrados en los últimos años se ha incrementado de forma significativa, dado que el 90% del intercambio comercial mundial se realiza a través del transporte marítimo, por lo que se busca que se monitoreen los puertos y patios logísticos con mayor detenimiento para tener control.

Debido al dinamismo en incremento del comercio, la movilización de contenedores marítimos representa un alto riesgo para el sector agropecuario, acuícola y pesquero, pues se reconocen que son posibles vías del ingreso de plagas y enfermedades, que, una vez introducidas en un

área, resultan difíciles y costosas de controlar o erradicar. La sensibilización, participación y capacitación de todos los actores involucrados en el proceso de movilización de todo tipo de mercancías es muy importantes. En el puerto de Veracruz hay revisiones constantes y estrictas para garantizar el abasto de alimentos y que estos se mantengan libres de toda amenaza es lo que indica la Comunidad Portuaria. (pág. 1)

El (MANUAL SOBRE CONTROL DE CONTENEDORES COMUNIDAD ANDINA Y UNION EUROPEA, 2013), indica que la Norma Internacional ISO 17712, Contenedores de Carga - Sellos Mecánicos, publicada en el mes de septiembre del año 2010, es la tercera generación de la norma 17712 que fue desarrollada por un grupo de expertos. La primera generación fue una Especificación Disponible al Público (PAS3, por sus siglas en inglés), publicada en el año 2003; la segunda generación fue una revisión de la norma ISO/PAS 17712, publicada en el año 2006. Hay que tener en cuenta que las generaciones son acumulativas, a

excepción de algunos ajustes de acuerdo a las versiones anteriores. La norma ISO 17712 se ocupa de todo tipo de sellos de seguridad que se usen en los contenedores marítimos. El cumplimiento de la norma ISO 17712 requiere una confirmación independiente en tres áreas: 1. Pruebas físicas para determinar la clasificación de un sello por su fuerza física; 2. Proceso de auditoría de los procedimientos comerciales del proveedor relacionados con la seguridad; y 3. Pruebas físicas que obtiene la calificación de “Aprobado” en relación a evidencias de manipulación. A partir del 1ro de marzo de 2012, todos los sellos compatibles con la norma ISO 17712 deben ser certificados como inviolables (a prueba de manipulaciones). Debido a un incremento aduanero de los requisitos de seguridad, el enfoque del mercado se concentra en los sellos clasificados como 17712 “H” de alta seguridad. Los sellos de barril o botella (tipo perno) y de cable son los tipos tradicionales de sellos de fuerza de barrera “H”.

Los proveedores deben garantizar que tanto sus productos como sus procedimientos comerciales relacionados con la seguridad cumplen con la norma. Los proveedores deben ser capaces de producir a pedido, pruebas independientes apropiadas e informes de auditoría, conocidos comúnmente como Certificados de Conformidad. Los compradores que necesitan sellos compatibles con la norma 17712 deben estar atentos al hacer sus compras y deben ser

capaces de obtener una certificación independiente por escrito de un proveedor cuyo producto y procesos cumplen o exceden las vallas de la norma ISO 17712. El PAS se centra en los parámetros físicos de las tres clases o niveles de fuerza de barrera del sello: indicativo (“I”), seguridad (“S”), y de alta seguridad (“H”). La fuerza de la barrera de un sello fue y sigue siendo medida mediante cuatro pruebas: de impacto, de corte, de flexión y de resistencia a la tracción. Los valores de las pruebas que distinguían entre las clases I, S y H, reflejaban los números utilizados por la mayoría de las autoridades aduaneras. Se ha mejorado la calidad de los precintos que se emplean en el comercio internacional utilizando programas relacionados con el comercio, que promueven o requieren el uso de la norma ISO compatible con los sellos “H”. Dos de los primeros programas fueron la Asociación Aduanas-Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT, por sus siglas en inglés) y el “Marco Normativo para Asegurar y

Facilitar el Comercio Global” de la Organización Mundial de Aduanas. El gran ímpetu de las actividades de segunda generación produjo las “Prácticas relacionadas a la seguridad de los fabricantes de sellos”. El propósito del anexo es elevar la calidad de las prácticas relacionadas a la seguridad en la industria de sellos mecánicos y garantizarle al comprador que su proveedor cumple con las buenas prácticas de la industria. Dichas prácticas definen más de dos docenas de las prácticas requeridas, tales como el mantenimiento de los programas de aseguramiento de la calidad (ISO 9001), la evaluación de riesgo de las instalaciones, los programas de retención de datos durante siete años para todos los sellos, así como el control del acceso a las áreas de producción y almacenamiento. Los cambios de la tercera generación publicados en la norma ISO 17712: 2010 abordaron los problemas técnicos, añadieron pruebas para evidencias de manipulación, aclaración de los diseños de programación de las pruebas y agregaron especificidad a los procedimientos de las pruebas. Otro cambio técnico, que refleja la experiencia del usuario, estableció un diámetro mínimo de 18 mm de ancho para los sellos de botella (tipo perno). La norma ISO17712 se caracteriza por brindar una flexibilidad inusual a los laboratorios de pruebas en la culminación de las operaciones de prueba para averiguar si se encontró una evidencia de manipulación. (pág. 25).

Por otro lado, la directora general de (REMOLQUE Y LANCHAJE DEL PUERTO DE VERACRUZ, 2020), comentó que Reylaver tomó las medidas de desinfección necesarias

para evitar el contagio entre sus colaboradores, lo cual no ha ocurrido y destacó el trabajo de los mismos. Reylaver es una empresa mexicana pionera en la prestación de los servicios portuarios de remolque, lanchaje y amarre de cabos de las embarcaciones que arriban al puerto de Veracruz, México.

En 1952 inició oficialmente la prestación de sus servicios y, desde 1991, bajo su denominación actual. La empresa cuenta ahora con una flota de tres remolcadores: "Tommy", "Don Carlos" y "Jesús"; para el lanchaje el servicio consiste en conducir a los pilotos del puerto a costado de buque o de la embarcación a la que han de abordar o para regresarlos a tierra. El amarre

consiste en recibir los cabos de las embarcaciones en el muelle asignado y asegurarlos en las bitas. (pág. 1).

La (REGULACION PARA CONTENEDORES NORMA ISO 6346, 2016), indica lo siguiente:

1. Objeto de Campo y de Aplicación

Esta norma internacional proporciona un sistema para la identificación y presentación de informaciones relativas a los contenedores para el transporte de mercancías. El sistema de identificación está previsto para una aplicación general, por ejemplo, para la documentación, el control y las comunicaciones (incluyendo los sistemas de tratamiento automático de los datos), así como para su inscripción sobre los propios contenedores. Se incluyen los métodos de inscripción de la identificación y de algunas otras informaciones (incluidos los datos operativos) sobre los contenedores, por medio de marcas permanentes.

Esta norma internacional especifica:

a) Un sistema de identificación de los contenedores con un dispositivo para verificar la exactitud de su utilización, que comprende:

Marcas obligatorias para la presentación del sistema de identificación para su interpretación visual, y elementos a utilizar para la Identificación (facultativa) Automática de los Equipos (AEI) y el Intercambio Electrónico de Datos (EDI); b)

un sistema de codificación de los datos relativos a las dimensiones y al tipo contenedor, y las marcas correspondientes;

c) marcas obligatorias y optativas, relativas a la utilización;

d) una representación física de las marcas sobre el contenedor.

2. Normas para Consulta

Las normas que a continuación se relacionan contienen disposiciones válidas para esta norma internacional. En el momento de la publicación las ediciones indicadas estaban en vigor. Toda norma está sujeta a revisión por lo que las partes que basen sus acuerdos en esta norma internacional deben estudiar la posibilidad de aplicar la edición más reciente de las normas indicadas a continuación. Los miembros de CEI y de ISO poseen el registro de las normas internacionales en vigor en cada momento.

ISO 668 – Contenedores de la serie 1. Clasificación, dimensiones y masas brutas máximas.

ISO 1496 – 1:1990 – Contenedores de la serie 1. Especificaciones y ensayos.

Parte 1: Contenedores de uso general para mercancías diversas.

ISO 1496 – 2 – Contenedores de la serie 1. Especificaciones y ensayos.

Parte 2: Contenedores de características térmicas.

ISO 1496 – 3:1995 – Contenedores de la serie 1. Especificaciones y ensayos.

Partes 3: Contenedores cisterna para líquidos, gases y productos sólidos a granel presurizados.

ISO 1496 – 4:1991 – Contenedores de la serie 1. Especificaciones y ensayos.

Parte 4: Contenedores no presurizados para productos sólidos a granel.

ISO 1496 – 5:1991 – Contenedores de la serie 1. Especificaciones y ensayos.

Parte 5: Contenedores, plataformas y tipo de plataforma.

ISO 8323:1985 - Contenedores para el transporte de mercancías. Contenedores aire/superficie (intermodales) para uso general. Especificaciones y ensayos.

ISO 10374:1991 – Contenedores para el transporte de mercancías. Identificación automática.

3. Sistemas de Identificación y Marcas Asociadas

El sistema de identificación deberá comprender todos los elementos siguientes, sin exclusión ni añadido:

-
- Código del propietario: tres letras;
- Identificador de la categoría del equipo: una letra;
- Número de serie: seis cifras;

- Cifra de autocontrol: una cifra.

Código del propietario. El código del propietario del contenedor debe estar formado por tres letras mayúsculas. Deberá ser único y estar registrado en la Oficina Internacional de Contenedores (BIC).

Identificador de la categoría de equipo. Este identificador consiste en una letra mayúscula del alfabeto latino, a saber:

- U para todos los contenedores de transporte de mercancías;
- J para los equipos móviles asociados a los contenedores para el transporte de mercancías;
- Z para los remolques y bastidores.

Número de serie:

El número de serie del contenedor deberá consistir en seis cifras árabes. Si el número de cifras significativas no alcanza seis, deberá ir precedido del número necesario de ceros para obtener un total de seis cifras. (Por ejemplo, si el número significativo es 1234, el número de serie es 001234).

Cifra de autocontrol. La cifra de autocontrol proporciona un medio de verificar la exactitud de la transmisión del código del propietario y del número de serie, y deberá determinarse

según el Anexo A: La cifra de autocontrol deberá validar el código del propietario, el identificador de la categoría de equipo y el número de serie del contenedor.

Marcas de Identificación:

La utilización de marcas conforme al sistema de identificación descrito, es decir, el código del propietario, el identificador de la categoría de equipo, el número de serie y la cifra de autocontrol, es obligatoria para los contenedores para el transporte de mercancías y recomendado para todos los demás equipos.

4. Códigos de Dimensiones y de Tipo y Marcas Asociadas

Objeto

El tipo y las principales dimensiones exteriores del contenedor deberán identificarse con códigos marcados sobre el contenedor. Sólo los contenedores para el transporte de mercancías con las características necesarias para la manipulación por la parte superior y el apilamiento descritas en la norma ISO 1496 deberán tener marcados códigos de dimensiones y de tipo conforme a lo aquí dispuesto.

- Códigos de dimensiones y de tipo

Esta información es obligatoria para el mercado de los contenedores cubiertos por las normas internacionales indicadas en el capítulo 2 y deberá codificarse como se describe.

Cuando se inscriben sobre el contenedor, los códigos de dimensiones y de tipo deberán formar un todo que no debe descomponerse.

- Código de dimensiones: dos caracteres alfanuméricos. Las dimensiones (por ejemplo, exteriores) del contenedor deberán indicarse por medio de los dos caracteres:

- Primer carácter: carácter numérico o alfabético que representa la longitud;

- Segundo carácter: carácter numérico o alfabético que representa la anchura y la altura.

Estos dos caracteres deberán determinarse de acuerdo con el anexo D.

Códigos de tipo: dos caracteres. El tipo de contenedor y sus características principales deberán indicarse por medio de los dos caracteres siguientes:

- Primer carácter: carácter alfabético que representa el tipo del contenedor;

- Segundo carácter: carácter numérico que representa las características principales relativas al tipo de contenedor.

Estos dos caracteres deberán seleccionarse de acuerdo al anexo E. (pág. 1)

1.2.2. ORGANISMOS INTERNACIONALES Y EL COVID 19

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO OMC

Según lo publicado por la (OMC, 2020), indica que se prevé ahora una disminución del volumen del comercio mundial de mercancías del 9,2% para 2020, seguida de un aumento del 7,2% en 2021. Estas estimaciones están sujetas a un grado de incertidumbre inusualmente elevado, ya que dependen de la evolución de la pandemia y de las respuestas de los Gobiernos.

Según los datos actuales, la disminución prevista para el año 2020 es menos acusada que la que anunciaba la más optimista de las dos hipótesis expuestas en las previsiones comerciales de abril de la OMC, que era del 12,9%. Los sólidos resultados comerciales registrados en junio y julio infunden cierto optimismo en cuanto al crecimiento global del comercio en 2020. El crecimiento del comercio de productos relacionados con la COVID-19 fue especialmente fuerte en esos meses, lo que pone de manifiesto que el comercio puede ayudar a los Gobiernos a obtener los suministros necesarios. En cambio, la previsión para el próximo año es más pesimista que la anterior estimación de un crecimiento del 21,3%, y sitúa al comercio de mercancías en 2021 muy por debajo de la tendencia que mostraba antes de la pandemia. La cooperación internacional es esencial para que avancemos y la OMC es el foro ideal para resolver toda cuestión comercial pendiente derivada de la crisis. (pág. 1).

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES CAN

La (CAN, 2020) resalto el compromiso de los cuatro países Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú que conforman la Comunidad Andina los mismos que suman esfuerzos en estos

difíciles momentos que vive la humanidad, afirmó Jorge Hernando Pedraza. En este mismo documento, se acordaron acciones como el intercambio de información y compartir experiencias exitosas para la mitigación de la expansión del virus. De las grandes crisis se generan oportunidades y estoy seguro que el trabajo conjunto contribuirá a la recuperación económica y social.

Los ministros de Relaciones Exteriores y de Comercio Exterior de los Países Miembros de la (CAN COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES, 2020), conformada por el Estado Plurinacional de Bolivia, la República de Colombia, la República del Ecuador y la República del Perú, declaran:

1- Su gran preocupación por la propagación en la región del Coronavirus (COVID19) que ha sido declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como pandemia.

2- Su compromiso para adelantar todos los esfuerzos que sean necesarios para contrarrestar la propagación del Coronavirus en sus territorios.

3- La importancia de intercambiar en tiempo real, información epidemiológica y diagnósticos del avance de esta enfermedad, para la oportuna toma de decisiones, así como compartir experiencias exitosas en la mitigación de la expansión del virus.

4- Su voluntad para que las Autoridades competentes evalúen posibles medidas viables para la compra conjunta de insumos médicos a fin de responder efectivamente a las necesidades generadas por la emergencia que vienen encarando los Países Miembros.

5-La importancia, de fortalecer los mecanismos de integración sanitaria regional para lograr resultados rápidos y eficientes frente a la actual crisis.

6-La necesidad de optimizar los mecanismos de coordinación, colaboración e intercambio de información entre los Países Miembros bajo el principio de solidaridad y en pro del fortalecimiento de la integración andina.

7-La importancia de enfrentar los efectos sociales y económicos derivados de la pandemia, y de articular esfuerzos a través de los mecanismos e instituciones existentes para la atención de este tipo de emergencias.

8-Su saludo a la disposición del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) de ofrecer cooperación técnica no reembolsable para iniciativas relacionadas con esta coyuntura global, y de requerirse fondos adicionales, cada país trabajaría de manera bilateral de acuerdo a la situación específica que llegue a presentarse.

9-La importancia de la cooperación internacional, incluyendo paquetes de financiamiento y ayuda de los países desarrollados e instituciones financieras, para enfrentar esta pandemia y sus consecuencias económicas.

10-La disposición para llevar a cabo reuniones virtuales, coordinadas por los Ministerios de Relaciones Exteriores, con la finalidad de coordinar acciones en áreas de interés regional frente a la pandemia en caso de estimarse necesario. (pág. 1)

ASOCIACION DE INTEGRACION LATINOAMERICANA ALADI

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI, 2021), creada por el Tratado de Montevideo del 12 de agosto de 1980, es un organismo intergubernamental que promueve la integración de la región con el objetivo de establecer un mercado común latinoamericano. Entre los temas centrales que se abordan en este mecanismo está la facilitación del comercio y el acceso a mercados, transporte, cooperación educativa y cooperación científica. Con la

ALADI se busca crear un área de preferencias económicas a través de tres instrumentos: una preferencia arancelaria regional, acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial.

El Consejo de ministros es la máxima instancia para la toma de decisiones dentro de la ALADI. También existe un Comité de Representantes, órgano político permanente, una Secretaría General con sede en Montevideo, Uruguay y una Conferencia de Evaluación y Convergencia, que tiene a su cargo la labor de examinar el funcionamiento del proceso de integración. También existen Grupos de Trabajo para cumplir la misión del Organismo, entre los que se encuentran la Comisión de Presupuesto y Asuntos Institucionales, y los Grupos Técnicos de Normas y Disciplinas, Facilitación del Comercio, Acceso a Mercados de Bienes, Servicios y Nuevas Temas, Sistema de Apoyo a los Países de Menor Desarrollo Relativo (PMDER), e Integración Social y Productiva. Actualmente hacen parte de la ALADI los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Hoy 23 de marzo se inicia la (PRIMERA RUEDA DE NEGOCIOS, 2021), organizada por ALADI en el marco del lanzamiento de la plataforma Pymes Latinas, Grandes Negocios.

Esta rueda de negocios virtual que durará hasta el 26 de marzo, reúne a las pymes de la región y se orienta principalmente a la activación comercial de los siguientes sectores afectados por la COVID-19; autopartes, materiales de construcción, productos farmacéuticos, químicos y equipos médicos, y textiles, confecciones y calzado y manufacturas de cuero.

En Latinoamérica se perdieron 50 millones de puestos de trabajo debido a la pandemia, es por esto que desde la ALADI se dirigen esfuerzos para poner al alcance de los pequeños y medianos empresarios la plataforma Pymes Latinas Grandes Negocios en la que encuentren diversos servicios que promuevan su integración y reactivación comercial en la región.

El secretario general de ALADI Dr. Sergio Abreu dijo: no existe un sustituto para el comercio y el empleo que los instrumentos y los tratados que los países han firmado y que significan preferencias para aumentar y promover el comercio de bienes y servicios. (pág. 1)

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS OMA

La Organización Mundial de Aduanas (OMA, 2021), es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es incrementar la eficiencia de las administraciones de aduanas, contribuyendo al bienestar económico y a la protección social de sus Miembros, favoreciendo de esta forma un entorno aduanero honesto, transparente y previsible. Esto permite el desarrollo del comercio internacional lícito y lucha eficaz contra las actividades ilegales.

La OMA fue creada en 1952 bajo el nombre de Consejo de Cooperación Aduanera y actualmente cuenta con 165 Miembros, siendo la única organización intergubernamental mundial idónea para abordar materias aduaneras.

En el actual contexto comercial internacional, la aduana cumple un rol fundamental no sólo en responder a los objetivos fijados por los gobiernos, sino que también en garantizar controles eficaces para asegurar los ingresos fiscales, el respeto de la legislación nacional, la seguridad y la protección de la sociedad. La eficacia y eficiencia de los procedimientos aduaneros influyen considerablemente en la competitividad económica de las naciones, en el crecimiento del comercio internacional y en el desarrollo del mercado global.

En un medio mundial altamente competitivo, el comercio y las inversiones internacionales fluyen hacia países que ofrecen mayor eficacia, ayuda y facilidades. Al mismo tiempo, disminuyen rápidamente en países considerados por las empresas como burocráticos y

sinónimos de costos elevados. Los procedimientos y sistemas aduaneros no pueden ser utilizados como barreras al comercio internacional.

La misión de la **OMA** es incrementar la eficiencia de las administraciones de Aduanas del mundo, y para llevarla cabo debe:

- Establecer, aplicar, apoyar y promover instrumentos internacionales para la armonización e implementación uniforme de los procedimientos y sistemas aduaneros simplificados y eficaces, que rigen el movimiento de mercancías, personas y medios de transporte a través de las fronteras aduaneras.
- Potenciar los esfuerzos desplegados por los Miembros para asegurar el cumplimiento de su legislación, tratando de maximizar el nivel de cooperación entre ellos y con otras organizaciones internacionales con el fin de combatir las infracciones aduaneras y otros delitos cometidos a nivel internacional.
- Ayudar a los Miembros a enfrentar los desafíos del actual ambiente de negocios y a adaptarse a las nuevas circunstancias, promoviendo la comunicación y la cooperación entre ellos y con las demás organizaciones internacionales, así como también, favorecer la probidad aduanera, el desarrollo de recursos humanos, la transparencia, el mejoramiento de los métodos de trabajo y de gestión de las administraciones de aduanas y el intercambio de mejores prácticas.

De acuerdo al (COMUNICADO OMA , 2020) el 30 de enero de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró que el brote actual de COVID-19 constituye una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII). Frente a este desafío global, se espera que el movimiento de bienes de socorro (suministros, medicinas y equipos, etc.) a través de las fronteras aumente de manera espectacular en las próximas semanas.

Dada la situación en rápida evolución, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) está siguiendo de cerca los desarrollos recientes con la OMS y alienta encarecidamente a las

administraciones de los Miembros de la OMA a trabajar en estrecha colaboración con sus agencias de salud pública y seguridad, para asegurar el movimiento fluido de los bienes y el personal de socorro. mientras se aplica una gestión de riesgos adecuada. Los miembros pueden consultar la Resolución emitida por el Consejo en junio de 2011 sobre el papel de las Aduanas en el socorro en casos de desastres naturales y el asesoramiento actualizado de la OMS para el tráfico internacional para obtener más orientación.

En el futuro, la OMA y sus administraciones miembros continuarán trabajando con las organizaciones internacionales pertinentes para monitorear la situación y utilizarán todos los órganos de trabajo relevantes de la OMA para abordar la implementación de las medidas apropiadas mientras se comparten las mejores prácticas. (pág. 1)

Se puede evidenciar que todos los Organismos Internacionales referentes al Comercio Exterior se encuentran realizando ideas innovadoras para contrarrestar las pérdidas en cuanto a importaciones y exportaciones ha dejado la pandemia del COVID 19, dando oportunidades a las medianas empresas, solicitando ayuda a bancos que fomenten la liquidez necesaria a los países miembros, intercambiando información en tiempo real de soluciones que adopten cada uno de los países con resultados positivos en cuanto a fortalecer los mecanismos sanitarios mitigando así el riesgo de contagio.

Implementando un sistema de aduanas eficaz que permite que todos los países se encuentren dentro de un contexto honesto, mejorando métodos de trabajo y gestión, comunicación y cooperación entre los países miembros para de tal manera aumentar la competitividad económica entre ellos, el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo del mercado global en un medio mundial altamente competitivo, al mismo tiempo reducir de forma considerable trámites burocráticos de los países miembros y eliminar las barreras al comercio internacional mediante la simplificación y la armonización de los procedimientos y regímenes aduaneros en el mundo entero esto contribuirá de forma significativa la facilitación del comercio y el cumplimiento de la legislación comercial.

1.2 ESTADISTICAS DE MOVIMIENTOS PORTUARIOS DEL ECUADOR

Mediante la visualización de las estadísticas sobre el movimiento de puertos en el Ecuador la misma que comprende los meses desde Noviembre del 2020 hasta Agosto del 2021, se puede evidenciar que los puertos del Ecuador tienen poco movimiento comercial, debido a que la pandemia del Covid 19 y sus variantes afectó a todos los puertos de forma general, e la economía mundial como tal también fue afectada a esto se le agrega que en la actualidad existen puertos internacionales cerrados, otros que no están trabajando con el personal al 100% operativo ya que sigue habiendo contagios de Covid 19 en puertos, motivo por el cual deben de entrar en cuarentena para evitar así seguir contagiando al personal que labora en los mismos.

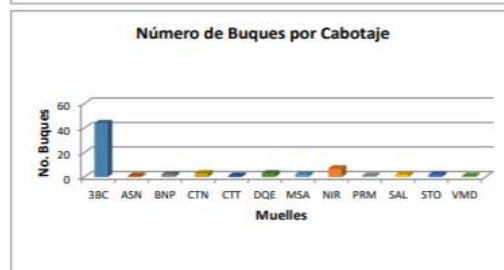
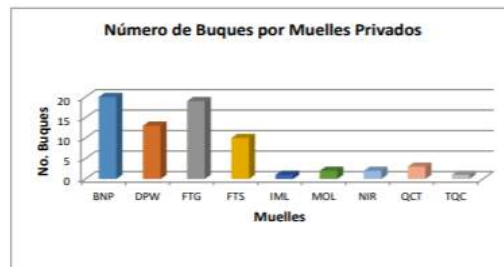
Imagen 5: Estadísticas Portuarias Noviembre 2020

ESTADISTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Noviembre/2020)

Muelle	Num. Buques
MUELLES PRIVADOS	
BNP BANANAPUERTO	20
DPW D. P. WORD AGUAS PROFUNDA	13
FTG FERTIGRAN 1	19
FTS FERTISA	10
IML INDUSTRIAL MOLINERA	1
MOL ECUABULK	2
NIR MUELLE DE NIRSA	2
QCT Q. C. TERMINAL	3
TQC TERMINAL Q.C.	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	71
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	44
ASN ASENABRA	1
BNP BANANAPUERTO	2
CTN CUARENTENA	3
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	1
DQE DIQUE	3
MSA MUELLE SERVICIOS ATUNEROS	2
NIR MUELLE DE NIRSA	7
PRM PRIMATIERRE	1
SAL MUELLE DE SALICA	2
STO STOREOCEAN	2
VMD VARADERO MARIDUENA	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	69
TOTAL GENERAL	140



Para las estadísticas se consideraron buques que salieron de boya de mar durante el periodo actual*
 Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 05/03/2021

Reporte No.: 1

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

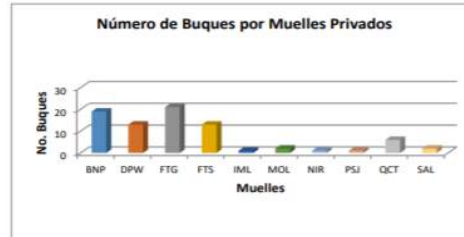
Imagen 6: Estadísticas Portuarias Diciembre 2020

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Diciembre/2020)

Muelle	Num. Buques
MUELLES PRIVADOS	
BNP BANANAPUERTO	19
DPW D. P. WORD AGUAS PROFUNDAS	13
FTG FERTIGRAN 1	21
FTS FERTISA	13
IML INDUSTRIAL MOLINERA	1
MOL ECUABULK	2
NIR MUELLE DE NIRSA	1
PSJ POSORJA	1
QCT Q. C. TERMINAL	6
SAL MUELLE DE SALICA	2
TOTAL MUELLES PRIVADOS	79
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	44
BCR BOCA DEL ROSARIO	3
BNP BANANAPUERTO	2
CTN CUARENTENA	2
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	6
FTG FERTIGRAN 1	2
M1D ANDIPIERTO	1
MPH PUERTO HONDO	1
NIR MUELLE DE NIRSA	8
PRM PRIMATIERRE	2
PSJ POSORJA	1
SAL MUELLE DE SALICA	2
STO STOREOCEAN	3
TEC TECHAC VATADUR	1
TIM TIMSA	1
VSS VARADERO STAR SERVICES	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	80
TOTAL GENERAL	159



Para las estadísticas se consideran buques que salieron de boya de mar durante el periodo actual*
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 25/03/2021

Reporte No.: 1

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

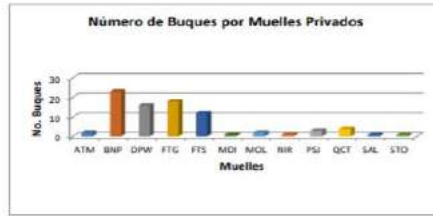
Imagen 7: Estadísticas Portuarias Enero 2021



ESTADÍSTICAS PORTUARIAS

Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Enero/2021)

Muelle	Num.Buques
MUELLES PRIVADOS	
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERA	2
BNP BANANAPUERTO	23
DPW D. P. WORD AGUAS PROFUNDA	16
FTG FERTIGRAN I	18
FTS FERTISA	12
MDI MUELLE DISCOLDA	1
MQL ECUABULK	2
NIR MUELLE DE NIRSA	1
PSJ POSORJA	3
QCT Q. C. TERMINAL	4
SAL MUELLE DE SALICA	1
STO STOREOCEAN	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	84
MUELLES CABOTAJE	
SBC 3 ROCAS	40
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERA	2
BNP BANANAPUERTO	3
CTN CUARENTENA	2
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	3
DQE DIQUE	1
FTG FERTIGRAN I	1
MSA MUELLE SERVICIOS ATUNEROS	4
NIR MUELLE DE NIRSA	13
PSJ POSORJA	1
QCT Q. C. TERMINAL	1
SAL MUELLE DE SALICA	1
STO STOREOCEAN	1
TMIJ TECHIMUELLES	1
VMD VARADERO MARIDUENA	2
TOTAL MUELLES CABOTAJE	76
TOTAL GENERAL	160



En las estadísticas se consideran Buques que salieron de boca de mar durante el periodo actual
 Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 15/04/2021

Reporte No.:

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL , 2021)

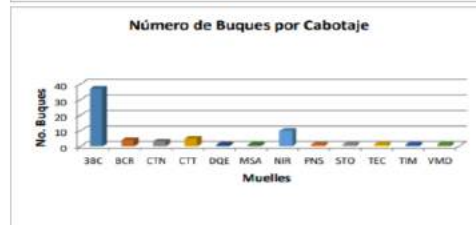
Imagen 8: Estadísticas Portuarias Febrero 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Febrero/2021)

Muelle	Num. Buques
MUELLES PRIVADOS	
BNP BANANAPUERTO	18
DPW D. P. WORD AGUAS PROFUNDAS	14
ECG ECUAGRAN	1
FTG FERTIGRAN 1	19
FTS FERTISA	8
IML INDUSTRIAL MOLINERA	1
MOL ECUABULK	5
PNS PESNASÁ	1
PSJ POSORJA	2
QCT Q. C. TERMINAL	5
SAL MUELLE DE SALICA	3
STO STOREOCEAN	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	78
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	37
BCR BOCA DEL ROSARIO	4
CTN CLARENTENA	3
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	5
DQE DIQUE	1
MSA MUELLE SERVICIOS ATUNEROS	1
NIR MUELLE DE NIRSA	10
PNS PESNASÁ	1
STO STOREOCEAN	1
TEC TECNAC VATADUR	1
TIM TIMSA	1
VMD VARADERO MARDUENA	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	66
TOTAL GENERAL	144



Para las estadísticas se consideraron buques que salieron de boca de mar durante el período actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 11/5/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

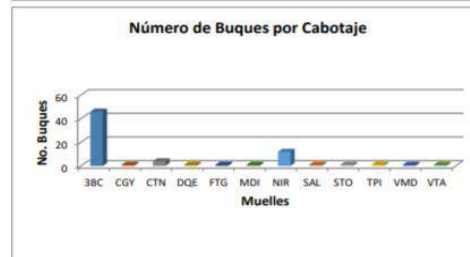
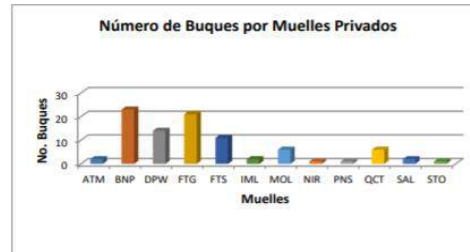
Imagen 9: Estadísticas Portuarias Marzo 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Marzo/2021)

Muelle	Num. Buques
MUELLES PRIVADOS	
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERA)	2
BNP BANANAPUERTO	23
DPW D. P. WORD AGUAS PROFUNDA	14
FTG FERTIGRAN 1	21
FTS FERTISA	11
IML INDUSTRIAL MOLINERA	2
MOL ECUABULK	6
NIR MUELLE DE NIRSA	1
PNS PESNASA	1
QCT Q C TERMINAL	6
SAL MUELLE DE SALICA	2
STO STOREOCEAN	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	90
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	46
CGY MUELLE CARAGUAY	1
CTN CUARENTENA	4
DQE DIQUE	1
FTG FERTIGRAN 1	1
MDI MUELLE DISCOLDA	1
NIR MUELLE DE NIRSA	12
SAL MUELLE DE SALICA	1
STO STOREOCEAN	1
TPI TERMO PICHINCHA	1
VMD VARADERO MARIDUENA	1
VTA VARADERO TAERA	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	71
TOTAL GENERAL	161



Para las estadísticas se consideran buques que salieron de boya de mar durante el periodo actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 25/6/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

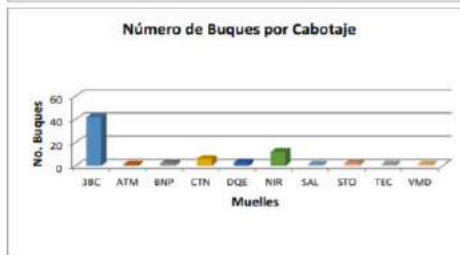
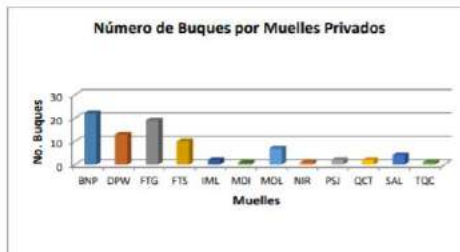
Imagen 10: Estadísticas Portuarias Abril 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Abril/2021)

Muelle	Num. Buques
MUELLES PRIVADOS	
BNP BANANAPUERTO	22
DPW D. P. WORD AGUAS PROFUNDA	13
FTG FERTIGRAN 1	19
FTS FERTISA	10
IML INDUSTRIAL MOLINERA	2
MDI MUELLE DISCOLDA	1
IMOL ECUABULK	7
NIR MUELLE DE NIRSA	1
PSJ POSORIA	2
QCT Q C TERMINAL	2
SAL MUELLE DE SALICA	4
TQC TERMINAL Q.C	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	84
MUELLES CABOTAJE	
BRC 3 BOCAS	42
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERA)	1
BNP BANANAPUERTO	2
CTN CUARENTENA	6
DOE DIQUE	3
NIR MUELLE DE NIRSA	12
SAL MUELLE DE SALICA	1
STO STOREOCEAN	2
TEC TECNAC VATADUR	1
VMD VARADERO MARIDUENA	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	71
TOTAL GENERAL	155



Para las estadísticas se consideran buques que salieron de boya de mar durante el periodo actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 25/6/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

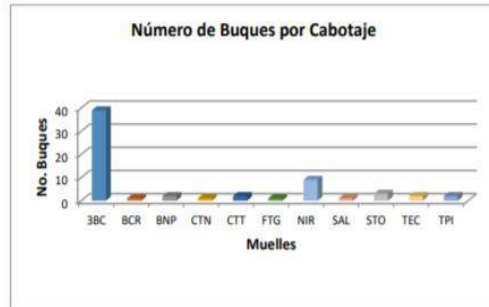
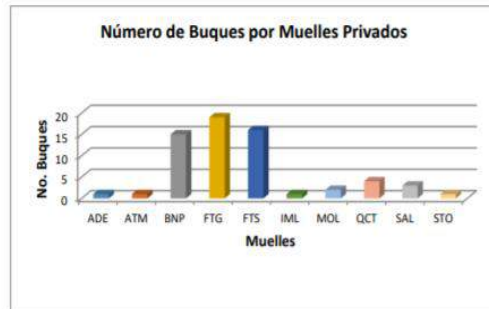
Imagen 11: Estadísticas Portuarias Mayo 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Mayo/2021)

Muelle	Num.Buques
MUELLES PRIVADOS	
ADE ADELCA (ACERIA DEL ECUADOR)	1
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERAZ)	1
BNP BANANAPUERTO	15
FTG FERTIGRAN 1	19
FTS FERTISA	16
IML INDUSTRIAL MOLINERA	1
MOL ECUABULK	2
QCT Q.C TERMINAL	4
SAL MUELLE DE SALICA	3
STO STOREOCEAN	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	63
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	39
BCR BOCA DEL ROSARIO	1
BNP BANANAPUERTO	2
CTN CUARENTENA	1
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	2
FTG FERTIGRAN 1	1
NIR MUELLE DE NIRSA	9
SAL MUELLE DE SALICA	1
STO STOREOCEAN	3
TEC TECNAC VATADUR	2
TPI TERMO PICHINCHA	2
TOTAL MUELLES CABOTAJE	63
TOTAL GENERAL	126



Para las estadísticas se consideran buques que salieron de baya de mar durante el período actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 5/10/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

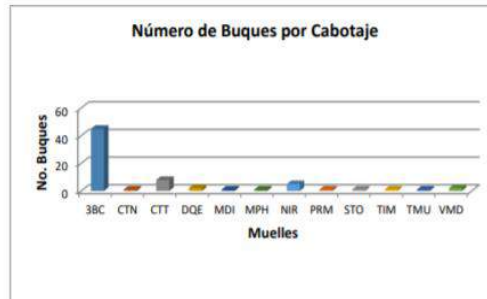
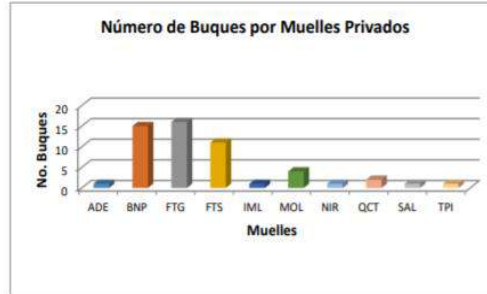
Imagen 12: Estadísticas Portuarias Junio 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Junio/2021)

Muelle	Num.Buques
MUELLES PRIVADOS	
ADE ADELCA (ACERIA DEL ECUADOR)	1
BNP BANANAPUERTO	15
FTG FERTIGRAN 1	16
FTS FERTISA	11
IML INDUSTRIAL MOLINERA	1
MOL ECUABULK	4
NIR MUELLE DE NIRSA	1
QCT Q C TERMINAL	2
SAL MUELLE DE SALICA	1
TPI TERMO PICHINCHA	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	53
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	45
CTN CUARENTENA	1
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	8
DQE DIQUE	2
MDI MUELLE DISCOLDA	1
MPH PUERTO HONDO	1
NIR MUELLE DE NIRSA	5
PRM PRIMATIERRE	1
STO STOREOCEAN	1
TIM TIMSA	1
TMU TECNIMUELLES	1
VMD VARADERO MARIDUENA	2
TOTAL MUELLES CABOTAJE	69
TOTAL GENERAL	122



Para las estadísticas se consideran buques que salieron de boyo de mar durante el periodo actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 5/10/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL , 2021)

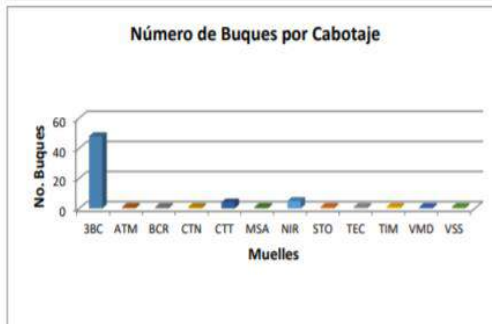
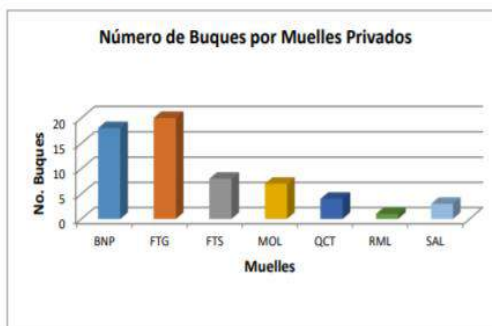
Imagen 13: Estadísticas Portuarias Julio 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Julio/2021)

Muelle	Num.Buques
MUELLES PRIVADOS	
BNP BANANAPUERTO	18
FTG FERTIGRAN 1	20
FTS FERTISA	8
MOL ECUABULK	7
QCT Q C TERMINAL	4
RML AREA DE REMOLCADORES	1
SAL MUELLE DE SALICA	3
TOTAL MUELLES PRIVADOS	61
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	48
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERAZ	1
BCR BOCA DEL ROSARIO	1
CTN CUARENTENA	1
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	4
MSA MUELLE SERVICIOS ATUNEROS	1
NIR MUELLE DE NIRSA	5
STO STOREOCEAN	1
TEC TECNAC VATADUR	1
TIM TIMSA	1
VMD VARADERO MARIDUENA	1
VSS VARADERO STAR SERVICES	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	66
TOTAL GENERAL	127



Para las estadísticas se consideran buques que salieron de boya de mar durante el periodo actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 5/10/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL , 2021)

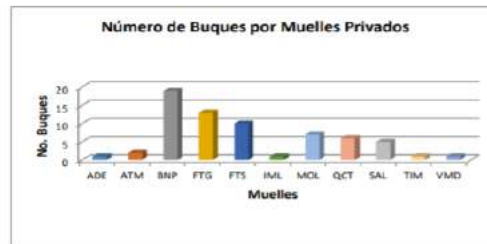
Imagen 14: Estadísticas Portuarias Agosto 2021

ESTADÍSTICAS PORTUARIAS



Número de Buques por Muelles Privados y Cabotaje (Agosto/2021)

Muelle	Num. Buques
MUELLES PRIVADOS	
ADE ADELCA (ACERIA DEL ECUADOR)	1
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERANZA)	2
BNP BANANAPUERTO	19
FTG FERTIGRAN 1	13
FTS FERTISA	10
IML INDUSTRIAL MOLINERA	1
MOL ECUABULK	7
QCT Q.C TERMINAL	6
SAL MUELLE DE SALICA	5
TIM TIMSA	1
VMD VARADERO MARIDUENA	1
TOTAL MUELLES PRIVADOS	66
MUELLES CABOTAJE	
3BC 3 BOCAS	45
ATM ASTIEMAR (ASTILLERO ESPERANZA)	1
BCR BOCA DEL ROSARIO	1
CGY MUELLE CARAGUAY	1
CTN CUARENTENA	1
CTT CENTRAL TERMICA TRINITARIA	6
DQE DIQUE	3
NIR MUELLE DE NIRSA	3
STN SITIO NUEVO	1
STO STOREOCEAN	1
TOTAL MUELLES CABOTAJE	63
TOTAL GENERAL	129



Para las estadísticas se consideran buques que salen de boya de mar durante el periodo actual
Control de Gestión - CIERRE MENSUAL DEFINITIVO

Fecha: 5/11/2021

Reporte No.: 4

Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL, 2021)

Se puede evidenciar de acuerdo a los cuadros estadísticos que fueron publicados en el sitio web de la página de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, que el puerto de Fertisa ha tenido un gran repunte en cuanto al arribo de buques internacionales en su muelle, no así el de Trinipuerto en el cual consta que no ha tenido movimiento ni de buques internacionales, así como tampoco por cabotaje, lo cual indica que la economía aún no se recupera del terrible bajón que se sufrió por la pandemia del Covid 19 desde el año 2020, el cierre de puertos, baja en ventas, el cierre de empresas todo ha contribuido para que no todos los puertos o muelles sean usados en su totalidad.

También se ve reflejado que por cabotaje existe un número muy reducido de buques que arriban a los muelles de la costa ecuatoriana. Cabotaje quiere decir, el transporte de mercancías a nivel de puertos nacionales, pues en la actualidad el aumento de los costos en fletes elevó los precios en las importaciones, el repunte de subida de contagios de Covid 19

con sus nuevas sepas en territorios internacionales ocasionan que sus puertos cierren para evitar que los contagios se propaguen de forma internacional. El cierre de algunos puertos de China por el contagio de coronavirus, también ha ocasionado que los productos lleguen con retraso, que hallan menos buques que arriben a los puertos como los de Fertisa y Trinipuerto, las compañías navieras han ajustado sus horarios para evitar interrumpir sus operaciones de transporte de mercancías, pero advierten a los clientes que las mismas llegaran con retraso, esto genera que los costos de la trasportación se eleven y por ende se eleva el precio al consumidor final.

Por la crisis que se encuentra en la actualidad atravesando el transporte marítimo ocasiona también escasez en los productos de consumo global y hace que sea más costoso para las empresas enviar dichos productos a los países que lo requieren, si a esto se le suma la aparición de la variante delta del coronavirus la misma que ha ocasionado que los compradores se enfrenten a precios más elevados y con menos opciones de variedad en los productos.

Por lo cual se trata de generar conciencia y crear un protocolo de sanitización de contenedores, los mismos que tienen arribos desde puertos internacionales hacia nuestros puertos, ya que debemos mitigar el contagio del coronavirus y sus nuevas variantes, evitando así los contagios para el recurso humano que laboran en la empresa Neymer General Service S.A., evitando así un futuro cierre de puertos por contagio del coronavirus que termine afectando incluso a todo un país, ya que nosotros dependemos de muchas mercancías que pasan por algunos puertos internacionales hasta que llegan a su destino que pueden ser los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil.

Se debe considerar que la creación del protocolo de sanitizacion de contenedores también se extendería para el personal que se encuentra en los buques y el personal que maneja la mercancía, en cuanto a los servicios portuarios que la empresa ofrece como Estiba y Desestiba de carga, Aforo Físico, Tarja e Inspección de contenedores, Inspección antinarcóticos etc., ya que la mercancía luego es distribuida para la respectiva comercialización dentro del país, motivo por el cual se debe garantizar que la misma no sea un foco de contagio para el consumidor final.

1.4 MARCO CONCEPTUAL

El marco conceptual de un proyecto de investigación hace referencia al conjunto de conceptos que permiten dar sentido a la problemática de la investigación. Se utiliza para hacer distinciones conceptuales y organizar ideas.

1.3.1 Aforo físico: consiste en una operación única el examen físico y la revisión documental, de modo que se compruebe la clasificación de las mercancías, la determinación de su origen y demás datos necesarios para fines de tributación y fiscalización aduanera.

1.3.2 Comercio Internacional: es aquella actividad económica que se refiere al intercambio de bienes y servicios entre todos los países del mundo.

1.3.3 Contenedor Marítimo: es un recipiente de carga para el transporte marítimo o terrestre, los contenedores pueden utilizarse para transportar objetos pesados, motores, maquinaria, pequeños vehículos, o mercancía paletizada.

1.3.4 Desestiba: Tomar cargamento de la cubierta de carga hasta colocarlo al alcance del gancho de la grúa del buque, elevarlo y trasladarlo hasta la vertical del costado del buque.

1.3.5 Ecuapass: es el sistema aduanero ecuatoriano que permitirá a los Operadores de Comercio Exterior poder realizar todas sus operaciones aduaneras de importación y exportación.

1.3.6 Estiba: es la distribución y colocación adecuada de la carga en una embarcación.

1.3.7 Exportación: son el conjunto de bienes y servicios vendidos por un país en territorio extranjero para su utilización.

1.3.8 Desestiba: Tomar cargamento de la cubierta de carga hasta colocarlo al alcance del gancho de la grúa del buque, elevarlo y trasladarlo hasta la vertical del costado del buque.

1.3.9. *Importación:* son el transporte de bienes y servicios del extranjero, los cuales son adquiridos por un país para distribuirlos en el interior de este.

1.3.10. *Pediluvio:* Baño de pie.

1.3.11. *Protocolo:* Conjunto de reglas de formalidad que rigen los actos y ceremonias diplomáticas y oficiales.

1.3.12. *Sanitización:* aplicar calor o químicos necesarios para matar la mayoría de los gérmenes en una superficie hasta el punto de que no signifiquen un riesgo a la salud.

1.4 MARCO LEGAL

1.4.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

TITULO II

CAPITULO SEGUNDO

SECCION SEGUNDA

- **Ambiente Sano**

*Art. 14.- Según la (CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Pag,24, 2008), se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.*

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua. Se prohíbe el desarrollo, producción, tenencia, comercialización, importación, transporte, almacenamiento y uso de armas químicas, biológicas y nucleares, de contaminantes orgánicos persistentes altamente tóxicos, agroquímicos internacionalmente prohibidos, y las tecnologías y agentes biológicos experimentales nocivos y organismos genéticamente modificados perjudiciales para la salud humana o que atenten contra la soberanía alimentaria o los ecosistemas, así como la introducción de residuos nucleares y desechos tóxicos al territorio nacional. (CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR PAG. 24-25, 2008).

CAPITULO SEGUNDO

BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES

SECCION PRIMERA

- **Naturaleza y Ambiente**

Art. 396.- El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas. La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas. 178 cada uno de los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirá la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente. (CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Pag. 177- 178, 2008)

SECCION SEPTIMA

- **Biosfera, ecología urbana y energías alternativas**

Art. 413.- El Estado promoverá la eficiencia energética, el desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías renovables, diversificadas, de bajo impacto y que no pongan en riesgo la soberanía alimentaria, el equilibrio ecológico de los ecosistemas ni el derecho al agua. (CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Pag. 182, 2008).

En respuesta a los múltiples contagios por Covid 19, más de un Organismo Internacional se ha pronunciado no solo por lo fácil que es adquirir el virus sino que por medio de protocolos a seguir buscan que no se vea afectado el Comercio Internacional de Mercancías, ya que no

solo es expuesto el recurso humano al contagio mediante la manipulación de dichas mercancías que pueden resultar contaminadas en los viajes que se realizan entre países, sino también la misma mercancía que luego será expendida a los consumidores.

1.4.2 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES

TÍTULO PRELIMINAR (COPCI)

- **Del Objetivo y Ámbito de Aplicación**

Art. 2.- Actividad Productiva. - Se considerará actividad productiva al proceso mediante el cual la actividad humana transforma insumos en bienes y servicios lícitos, socialmente necesarios y ambientalmente sustentables, incluyendo actividades comerciales y otras que generen valor agregado. (COPCI Pag. 4, 2018).

CAPITULO IV

De las Operaciones Aduaneras

Art. 130.- Recepción del Medio de Transporte. - Todo medio o unidad de transporte será recibido por la autoridad competente en la zona primaria del distrito de ingreso, al que presentará la documentación señalada en los procedimientos y manuales que se dicten para el efecto por parte de la directora o el director general, en el formato físico o electrónico que la administración establezca. (COPCI Pag. 45, 2018)

Art. 131.- Carga y descarga. - La mercancía que provenga del exterior, por cualquier vía, deberá estar expresamente descrita en el manifiesto de carga. Cuando por motivos de cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías, resulte necesario, la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital podrá autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados para el efecto. Las mercancías destinadas a la exportación estarán sometidas a la potestad de la Administración Aduanera hasta que la autoridad naval, aérea o

terrestre que corresponda, autorice la salida del medio de transporte. (COPCI Pag. 45 - 46, 2018)

***Art. 132.- Unidades de Carga.** - Las Unidades de Carga que arriben al país para ser utilizadas como parte de la operatividad del comercio internacional quedarán sujetas al control y la potestad aduanera, aunque no serán consideradas mercancías en sí mismas. El ingreso o salida de estas unidades no dará lugar al nacimiento de la obligación tributaria aduanera. Las Unidades de Carga que se pretendan utilizar para otros fines deberán declararse a un régimen aduanero, si se pretenden mantener indeterminadamente en el país deberán nacionalizarse; para estos efectos los documentos de soporte y las formalidades a cumplirse serán determinadas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (COPCI Pag. 45 - 46, 2018)*

CAPITULO VI

Control Aduanero

***Art. 144.-** Según el (COPCI Pag. 48, 2018), el control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo. Asimismo, se ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero. El control aduanero se realizará en las siguientes fases de conformidad con la normativa internacional: control anterior, control concurrente y control posterior {...}.*

Es por esto que no solo se debería adoptar medidas de bioseguridad para las personas que de una u otra forma manipulan mercancías, sino también para los contenedores marítimos los mismos que al transportar la mercancía viajan de un país a otro y son manipulados en cada puerto de forma diferente, se propone contar con un sistema de sanitización de contenedores marítimos en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil donde arriban los

mismos, ya que esto permitiría no solo reducir el riesgo de contagio del virus para el recurso humano que labora en la empresa Neymer General Service S.A. sino también darle un valor agregado a los servicios portuarios que ofrece dicha compañía, haciéndola más competitiva en un mercado que siempre debe innovar para ofrecer la mayor seguridad y un excelente servicio a sus clientes.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA
AGENCIA ECUATORIANA DE SEGURIDAD DE LA CALIDAD DEL AGRO

Art. 1.- Según la página web del (MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag.2, 2015) indica, establecer como medida fitosanitaria emergente y de cumplimiento obligatorio la desinfección externa de los contenedores que ingresen al territorio ecuatoriano, sin distinción de la carga que contengan y antes de salir de los puertos marítimos y puerto alternos a nivel nacional.

Art. 2.- Los operadores navieros, portuarios o logísticos que ingresen al país contenedores con o sin carga, refrigerados o no, deberán realizar la desinfección externa de los mismos. (MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag.2)

Art. 4.- La desinfección externa de los contenedores deberá realizarse utilizando un sistema de desinfección de operación manual o automático. El producto químico que se utilizara para la desinfección será amonio cuaternario u otro producto equivalente de similar acción y registrado en AGROCALIDAD, que cumplan las normativas de salud, ISO, entre otras. (MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag.2, 2015)

Art. 5.- La desinfección externa de los contenedores deberá aplicarse bajo la responsabilidad de los administradores de los puertos marítimos públicos, terminales privados habilitados (TPH) y puertos alternos en base a los lineamientos de

AGROCALIDAD. (MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag.2)

Art. 7.- Posterior a la desinfección de los contenedores, el responsable de la misma deberá entregar el certificado que garantice la aplicación de la desinfección. Los datos que deben constar en el certificado serán entregados por AGROCALIDAD. El certificado de desinfección deberá ser portado por el transportista y será exigido y verificado por AGROCALIDAD en los depósitos de contenedores vacíos, puntos de control interno, operativos de carretera y/o control pos emisión, dentro del territorio nacional. (MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag. 3).

Art. 8.- Los administradores de los puertos marítimos públicos, terminales privados habilitados (TPH) y puertos alternos deberán mantener un registro digital de la desinfección realizada a los contenedores, la misma que será enviada a AGROCALIDAD mensualmente. (MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag. 3).

LEY GENERAL DE PUERTOS ECUADOR

TITULO III

MODALIDADES DE DELEGACION PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS.

CAPITULO 6

- **DE LA PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS.**

Art. 60.- Libre competencia en los servicios portuarios en los puertos comerciales.

1.- En los puertos de uso público, la actividad portuaria de los operadores portuarios y empresas de servicios complementarios se desarrollará en un marco de libre y leal competencia. (LEY DE PUERTOS ECUADOR Pag. 30)

2.- *Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y desarrollo de actividades económicas en los puertos comerciales estatales, en los términos establecidos en la presente Ley. (LEY DE PUERTOS ECUADOR Pag. 30)*

Art. 61.- Prestación de los servicios portuarios.

La prestación de los servicios portuarios estará regulada reglamentariamente, con la finalidad de garantizar condiciones de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad, respeto al ambiente y precios adecuados.

En definitiva la Ley de Puertos permite dentro de los mismos que las empresas que prestan servicios portuarios puedan innovar dentro de su mismo giro de negocio esto significa que cada empresa pueda ser altamente competitiva de acuerdo a los servicios adicionales que desee implementar, siempre y cuando cumplan con normas de seguridad no solo de las maquinarias o mercadería a ser manipulada, sino también precautelar la seguridad del recurso humano el cual va a prestar de forma manual dicho servicio, tomando en consideración también que los materiales a ser usados no dañen el medio ambiente y que de esta manera pueda existir una similitud en cuanto a los costos de dicho servicio a ser implementado.

REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE

TITULO VI

CAPITULO 3

FASES DE GESTION

SECCION 3ª

• **Transporte**

Art. 548.- Transporte. – El transporte es la fase que incluye el movimiento o traslado, dentro del territorio nacional, de sustancias puras, mezclas o sustancias contenidas en productos o materiales, para transporte propio o prestación de

servicios, a través de cualquier medio de transporte autorizado, conforme a las normas técnicas INEN y demás normativa secundaria emitida para el efecto por la Autoridad Ambiental Nacional, en la cual se definirá los requisitos para esta fase de gestión.

Los operadores en la fase de gestión de transporte, diferente del transporte interno dentro de una facilidad o instalación, deberán obtener la autorización administrativa ambiental únicamente ante la Autoridad Ambiental Nacional, así como el Registro de Sustancias Químicas aplicable a su fase de gestión. (REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE Pag. 112)

***Art. 551.- Vehículos.** - Los vehículos empleados para transporte terrestres de sustancias químicas serán exclusivos para este fin y deberán contar con la identificación y señalización de seguridad correspondientes de conformidad con lo establecido en la norma técnica.*

Los vehículos deberán ser diseñados, contruidos y operados de modo que cumplan con su función con plena seguridad, tales vehículos deben ser adecuados para el tipo, características de peligrosidad, y estado físico de la sustancia química a transportar, cuyas características físicas y técnicas garanticen las condiciones de seguridad.

Para otro tipo de transporte, los vehículos se atenderán a las condiciones establecidas por la norma técnica correspondiente. En caso de ser necesario se complementará con las normas internacionales aplicables que la Autoridad Ambiental Nacional considere necesarias. (REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE Pag. 113).

Es muy importante tomar en consideración dentro del presente proyecto que los insumos a utilizar para la sanitizacion de los contenedores que arriben en los puertos de Fertisa y Trinipuerto respectivamente cuenten con la autorización de la Autoridad Ambiental Nacional, ya que ante todo el servicio a prestar debe precautelar no solo el medio ambiente sino también al recurso humano de la empresa ya que son ellos los que tendrán contacto directo con los insumos.

REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE SALUD

CAPITULO I

- **De las acciones de Salud**

Art. 1.- Las áreas de salud en coordinación con los gobiernos seccionales autónomos impulsaran acciones de promoción de la salud en el ámbito de su territorio, orientadas a la creación de espacios saludables, tales como escuelas, comunidades, municipios y entornos saludables.

Todas estas acciones requieren de la participación interinstitucional, intersectorial y de la población en general y están dirigidas a alcanzar una cultura por salud y la vida que implica obligatoriedad de acciones individuales y colectivas con mecanismos eficaces como la veeduría ciudadana y rendición de cuentas, entre otros. (REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE SALUD Pag.1).

SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACION

PLAN DE CREACION DE OPORTUNIDADES 2021 – 2025

EJES, OBJETIVOS Y POLITICAS PARA CREAR OPORTUNIDADES

EJE ECONOMICO

- **Comercio Exterior, atracción de inversiones, turismo, industrias culturales e inclusión financiera.**

A nivel de comercio exterior, la participación de los productos tradicionales dentro de las exportaciones no petroleras entre el año 2019 y 2020 aumento en 6% (USD 472 millones). Dentro del mismo periodo, los productos no tradicionales incrementaron en USD 854 millones, lo que equivale al 16%.

En 2020, la tasa de crecimiento anual de las exportaciones de los productos primarios fue del 12%; los productos con mayor crecimiento (exceptuando el sector petrolero) fueron café (10%), cacao (24%) y los productos mineros (182%). El camarón, en cambio, tuvo un desempeño excelente en 2019 (crecimiento del 22%).

Sin embargo, la pandemia afectó el mercado que demandaba este producto (China y EEUU). En este sentido, cabe indicar que la tasa de crecimiento de las exportaciones de los productos industrializados fue casi nula en 2020 (0.1%) y en 2019 fue negativa (-4,4%).

Con estos antecedentes, el Ecuador precisa insertarse en el mundo, buscando más oportunidades comerciales y fortalecer su seguridad jurídica, a fin de incrementar el comercio con el mundo y atraer inversión privada que genere empleo de calidad. Los principales acuerdos comerciales con los que se cuenta son aquellos que se mantiene con la Unión Europea, la Comunidad Andina de Naciones y el Mercosur. Los tres acuerdos comerciales representan el 41% de las exportaciones no petroleras en el periodo comprendido entre 2010 y 2021. (PLAN DE CREACION DE OPORTUNIDADES 2021-2025 Pag. 45).

OBJETIVO 2

- **Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.**

La economía mundial es una fantástica red de cooperación humana, en la cual, cada uno de nosotros nos especializamos en producir una o pocas cosas de manera abundante, confiando en que el resto hará lo mismo en los campos en que se especializan. Esta red mundial de especialización y división dl trabajo puede incrementar el nivel de bienestar de las personas.

Los recursos naturales son el punto de partida en la especialización del comercio exterior, pero existen otros aspectos más importantes que definen la especialización de los países: habilidades profundas, mejor tecnología y aprovechamiento de las economías de escala. Las habilidades profundas son consecuencias de la especialización, mientras más producimos un determinado bien más bueno somos en eso. Las mejoras en tecnología resultan al buscar mejores maneras de producir algo con el objetivo de utilizar las materias primas disponibles de la mejor manera. Finalmente, las economías de escala son

consecuencia de las dos anteriores, como resultado de la especialización y las mejoras tecnológicas podemos producir a gran escala bajando los costos por cada unidad producida.

A inicios del siglo XIX, David Ricardo definió la ley de las ventajas comparativas mostrando que todas las personas y regiones pueden beneficiarse de la especialización y el comercio. La clave es especializarse en la producción de aquellos bienes en los cuales poseemos ventajas comparativas, es decir, aquellas áreas en las que tenemos superioridad relativamente mayor comparado con otro. Es así, que surge el comercio internacional como una herramienta fundamental para el crecimiento económico de toda economía. Con esto se logra que los países estén mas interconectados y se masifica la producción de bienes y servicios de aquellos en los que en una economía posee una mayor ventaja.

Entre los efectos positivos de la apertura comercial se cuentan los aumentos de competitividad, productividad e innovación; la reducción de precios y costos de producción; una mayor optimización de recursos; y, mejoras de bienestar y calidad de vida.

En nuestra nación los sectores altamente productivos generalmente están orientados a la exportación de productos primarios con baja agregación de valor. Al respecto, es necesario la existencia de incentivos y políticas claras que promuevan el incremento de la productividad, la competitividad, el acceso de tecnología innovadora, la capacitación, financiamiento y transferencia de conocimientos, para la elaboración de productos y servicios de calidad. Adicionalmente, resulta de vital importancia afianzar y mejorar la prestación de servicios turísticos, la recuperación del empleo y la seguridad de los destinos urbanos y rurales para fortalecer la liquidez e ingresos del sector turístico.

Con estos pilares de trabajo y la adecuada promoción y atracción de inversiones nacionales y extranjeras, se pretende impulsar el cumplimiento de este objetivo.
(PLAN CREACION DE OPORTUNIDADES 2021 - 2025 Pag. 51)

POLITICAS

a.- Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.

b.- Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público – privadas.

METAS 2025

a.- Incrementar las exportaciones alta, media, baja intensidad tecnológica per cápita de 42,38 al 51,31.

b.- Incrementar la participación de las exportaciones no tradicionales en las exportaciones no petroleras totales del 41,16% al 48,36%.

La Secretaria Nacional de Planificación en conjunto con el presidente de la república aprobaron la ley de creación de oportunidades con el afán de que en sus cuatro años de gobierno la situación económica, social, de salud y otros factores más que han estado decreciendo en el país retomen su normalidad, en cuanto a esta ley se encuentra el incremento de las exportaciones de los recursos no petroleros, alianzas comerciales internacionales con la viabilidad de exportar nuestros productos a mercados internacionales y así mismo atraer importaciones con mercaderías que se encuentren dentro de acuerdos comerciales libres de aranceles y con estos intercambios no solo de mercancías sino también de tecnología mejorar la economía del país, que se ha visto muy afectada con la pandemia del Covid 19 desde el año 2020, este proyecto de ley cuenta con fecha límite de cumplimiento hasta el año 2025.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA EMPLEADA

2.1. Tipo de Enfoque de la Investigación

La metodología que se aplicará para realizar el trabajo de investigación será el enfoque mixto ya que se obtendrá datos mediante los métodos cualitativos y cuantitativos.

2.1.1. Enfoque Cualitativo

Con el enfoque cualitativo se podrá determinar las características que tiene para el recurso humano de la empresa Neymer General Service S.A. poder contar con un proceso de sanitización de contenedores marítimos en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, en donde se verificara la importancia de este proceso, ya que de esta manera podemos dar una mayor relevancia a la problemática que actualmente afrontan muchos países del mundo y con este proyecto de investigación se busca reducir los posibles contagios de COVID 19 para el personal que maneja los contenedores marítimos en dichos puertos.

2.1.2. Enfoque Cuantitativo

Considerando que los datos que se obtendrán con el enfoque cuantitativo nos van permitirán recopilar la información de todo lo relacionado a costos de insumos a utilizar para el desarrollo del proceso de sanitización de contenedores marítimos y de esta manera se podrá establecer el precio del servicio que se prestará la empresa Neymer General Service S.A. a sus clientes de forma tal que siempre preste un servicio de alta calidad a los mismos. Además de verifica los valores que los clientes estarían dispuestos a pagar por este tipo de servicio.

2.2 Tipos de Investigación

Los tipos de investigación que se va a utilizar en este proyecto que se basa en crear un proceso de sanitización de contenedores marítimos en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, para de esta manera reducir los contagios por COVID 19 en los empleados de la empresa Neymer General Service S.A. los mismos que manipulan los contenedores que arriban al puerto son los siguientes:

- **Descriptiva:** La investigación es descriptiva ya que al crear un proceso de sanitización de contenedores marítimos se diseñará un flujo mediante el cual se determinará los pasos a seguir desde el momento que arriba el contenedor marítimo a los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil.

- **Explicativa:** Mediante la problemática expuesta en este trabajo de investigación se busca estudiar los posibles escenarios mediante el cual los trabajadores de la empresa Neymer General Service S.A. puedan contagiarse con COVID 19 en la realización de su trabajo diario y de esta forma al crear un proceso de sanitización de contenedores reducir los riesgos de contagio.

- **De Campo:** La investigación será de campo ya que podremos recopilar la información mediante la observación durante el proceso de arribo de contenedores en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, para de esta manera poder incluir y ejecutar el proceso de sanitización de contenedores marítimos en los puertos antes mencionados.

2.3 Métodos de Investigación

Método teórico

En el desarrollo de este proyecto se utilizarán los siguientes métodos de investigación:

Histórico – Lógico: Mediante este método se realizarán las estadísticas respectivas de cuantos contenedores marítimos arriban en Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, asimismo definir de qué forma aplicar el proceso de sanitización de los mismos.

Análisis – Síntesis: Mediante la utilización de este método se pretende determinar el comportamiento de las empresas que también prestan servicios portuarios en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil a través de un análisis FODA se podrá verificar los resultados en cuanto a la creación de un proceso de sanitización de contenedores marítimos.

Inducción – Deducción: Mediante este método de investigación podremos analizar los resultados que nos arrojen las preguntas que se formularon a las personas a través de la encuesta realizada en la entrevista, de tal forma que se pueda establecer un flujo de actividades que incluya el proceso de sanitización de contenedores marítimos dentro de los servicios portuarios que presta la empresa Neymer General Service S.A.

Método empírico

Para la obtención de nuestros resultados en el actual proyecto de investigación se realizará lo siguiente:

- **Entrevistas:** al personal que se encuentra laborando en los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, que es donde se establecerá el proceso de sanitización de contenedores marítimos, ya que ellos son los que poseen el conocimiento y

la experiencia necesaria al realizar el proceso de aforos, inspección y demás servicios portuarios que brinda la empresa Neymer General Service S.A. para lograr así instaurar de manera correcta dicho procedimiento.

- **Observación Directa:** la misma que será participativa ya que mediante la observación en sitio dentro de los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, podremos determinar cuáles son los factores que se deben considerar para la realización del proceso de sanitización de contenedores marítimos, tomando en cuenta que los insumos a utilizar no sean nocivos para el uso del recurso humano que manipulara los mismos.

2.4 Técnicas de la Investigación y Fuentes

Para determinar la realización de este proyecto de investigación utilizaremos las siguientes técnicas de investigación:

- **Revisión Documental:** llamadas también fuentes primarias donde se tomarán en cuenta proyectos similares realizados, tesis desarrolladas, comunicados en páginas web de Organismos Internacionales que tengan relación al Comercio Internacional, comunicados de páginas webs de organismos como la SENA, MERCOSUR, Cámara Marítima del Ecuador entre otras que nos ofrecerán su aporte de forma actualizada para la realización de este proyecto.

Otro medio que va a contribuir para poder evaluar si es factible realizar el diseño del proceso de sanitización de contenedores marítimos es realizando el análisis FODA ya que permitirá medir las competencias de la empresa Neymer General Service S.A. con otras empresas que también prestan servicios portuarios.

El análisis PEST permitirá identificar los factores externos de la empresa en este caso factores económicos, políticos y tecnológicos que pueden afectar en este caso la ejecución de este proyecto a la empresa.

2.5 Técnicas de recolección de datos y herramientas de investigación

Del método empírico vamos a utilizar la técnica de recolección de datos que es la entrevista, las mismas que se las haremos a los funcionarios de la empresa que conforman el Departamento de Comercio Exterior de la empresa Neymer General Service S.A. ya que nos darán la información necesaria para poder desarrollar dentro de su empresa el proceso de sanitización de contenedores marítimos.

Luego vamos a utilizar un Sondeo no probabilístico a los trabajadores que laboran en Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, los mismos que conocen el flujo de los contenedores marítimos dentro del puerto y que de esta forma nos ayudaran con que este proyecto se implemente de forma positiva en dicha empresa.

De esta forma la empresa nos dará a conocer cuál es la problemática actual, por lo que se podrá verificar más a fondo como ayudaría a mejorar sus ingresos y a reducir al máximo el riesgo de contagio de Covid 19 y sus respectivas variantes, el hecho de implementar un proceso de sanitización de contenedores.

De tal manera que los datos cuantitativos nos servirán para determinar el precio probable del nuevo servicio a implementar, recopilando información y con las estadísticas respectivas lograr establecer la viabilidad del proyecto mediante este trabajo de investigación.

2.5.1. OBSERVACION DIRECTA.

Se utilizó la observación directa, la misma que me permitió observar el flujo de ingreso y salida de contenedores tanto del puerto de Fertisa como del Trinipuerto, se realizó entrevistas al personal que trabaja para ambos puertos, así como también al personal administrativo de la empresa Neymer General Service S.A., para lograr la viabilidad y rentabilidad del nuevo servicio a ser implementado dentro del portafolio de productos de dicha empresa.

Observacion Puerto Fertisa

Imagen 15 Reconocimiento del lugar y observacion de patio de almacenamiento de contenedores





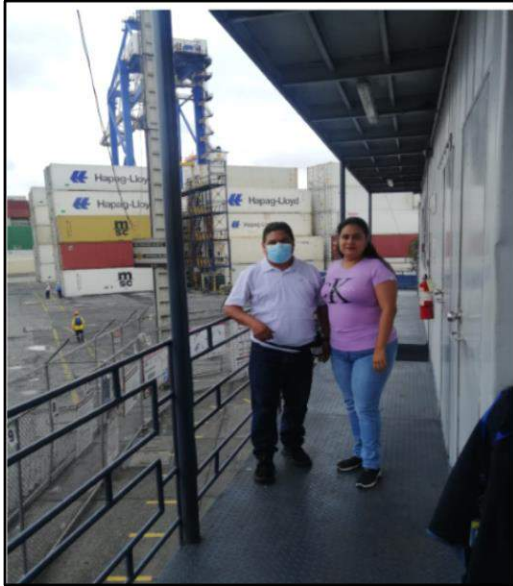
Fuente y Elaboracion: La autora

El día lunes 21 de junio del 2021, se llegó al puerto de Fertisa que se encuentra ubicado al sur de la ciudad de Guayaquil, visita en la que se me permitió el ingreso dentro un área segura ya que como se puede observar ingresan no solo camiones cargados de contenedores sino también al puerto llegan los buques cargados de contenedores. Se pudo observar que Fertisa cumple con todas las normas emitidas por el COE Nacional, al momento del ingreso cumplen con el aforo, la desinfección de las personas previo al ingreso de sus instalaciones, los trabajadores que laboran en el puerto se encuentran dotados con todos implementos de seguridad como cascos, chalecos, botas etc.

Al momento de desembarcar el buque, los contenedores no cuentan con un proceso de limpieza y desinfección previo a la apertura y manipulación de los mismos, ese es el objetivo de este proyecto la implementación de un proceso de sanitización de contenedores que arriban al puerto de Fertisa.

Observacion Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG)

Imagen 16 : Reconocimiento de lugar Terminal Portuaria de Guayaquil



Fuente y Elaboracion: La autora

El día miércoles 23 de junio del 2021, visite la Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG) también conocida como el Trinipuerto se encuentra ubicada al sur de la ciudad de Guayaquil, se me permitió el ingreso, dentro de un área segura bajo estrictas normas de seguridad y de salud, se me pidió el carnet de vacunación contra el Covid 19 (2 dosis), se me explico el proceso de desembarque de los contenedores en cuanto arriban al Trinipuerto, converse con el Supervisor de la empresa Neymer General Service S.A. la misma que presta sus servicios portuarios en Trinipuerto.

El Ing. Miguel Herrera me comento que Trinipuerto no es tan movido como Fertisa, que ha bajado mucho el movimiento de arribos por los problemas de cierres de navieras, de puertos internacionales ya que la pandemia del Covid 19, la economía no solo fue afectada en este país, sino también a nivel internacional.

Conclusión de la observación

Con dos días de observación en los puertos de Fertisa y Trinipuerto, se llega a la conclusión de que es muy viable para Neymer General Service S.A., contar con un servicio de sanitización de contenedores al momento del arribo de los mismos y previo a la apertura, cuentan con personal calificado en la manipulación de contenedores, cuentan con los años de experiencia ofertando servicios portuarios, se debe capacitar al personal en cuanto a cómo realizar el proceso de sanitización de contenedores, la recopilación de esta información servirá para dar a los trabajadores un material de apoyo, corrección de errores y posibles soluciones que se encontraran en el transcurso de la investigación.

2.5.2. ENTREVISTA.

Se utilizo esta técnica de investigación ya que por ser exploratoria nos permitió recolectar datos cualitativos a fin de obtener información detallada de cómo llevar a cabo un proceso de sanitización de contenedores marítimos que arriben a los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, de tal manera que, podamos reunir todos los datos que se necesita saber en cuanto a insumos, personal capacitado para realizar dicha desinfección, verificar el área que se utilizara para prestar el servicio a prestar, objeto de nuestro proyecto.

Para estas entrevistas se elaboraron preguntas abiertas, las mismas que nos permitió desarrollar una conversación más sencilla y amplia, se la realizo de forma personal a dos ejecutivos de la empresa Neymer General Service S.A., para lo cual tenemos como soporte la conversación via WhatsApp, en donde se realizaron las preguntas y las respuestas fueron remitidas de forma escrita.

Entrevista N# 1

Nombre	Ing. Miguel Herrera
Fecha	28 de junio del 2021
Cargo	Supervisor General de los puertos Fertisa y TPG (Trinipuerto)
Correo electrónico	Miguel.herrera@neymersa.com
Lugar	Puerto TPG (Terminal Portuaria de Guayaquil- Trinipuerto)
Tiempo de duración	10 minutos

La entrevista se la realizo al Ing. Miguel Herrera Supervisor General de los puertos de Fertisa y Trinipuerto, el mismo que nos comentó que es buena la propuesta de implementar no a un costo muy elevado el servicio de sanitización de contenedores marítimos, ya que previo a la apertura de los mismos los trabajadores que lo realizan siempre tienen un poco de recelo, debido a que son ellos los que tienen el primer contacto con el contenedor que viene de puertos internacionales. Resalto además la importancia de capacitar al personal para brindar dicho servicio que por otra parte lo ve favorable para la empresa.

Conclusión de la entrevista: Tenemos como conclusión de la misma, que el Ing. Miguel Herrera encuentra favorable el brindar a los clientes de la empresa el servicio de limpieza de los contenedores marítimos previo al desembarque de los mismos, desea que el proyecto tenga buena acogida entre los clientes, indicando que se debe brindar un servicio de desembarque de mercaderías con altos estándares de seguridad reduciendo así el riesgo del contagio del Covid-19 y sus variantes.

Entrevista N# 2

Nombre	Ing. Com. Irene Pacheco Ortiz
Fecha	29 de junio del 2021
Cargo	Gerente General
Correo electrónico	Mercedes.pacheco@neymersa.com
Lugar	Puerto TPG (Terminal Portuaria de Guayaquil- Trinipuerto)
Tiempo de duración	6 minutos

La segunda entrevista se la realizó a la Ing. Comercial Irene Pacheco Ortiz, la misma que indicó que en realidad es necesario que se realice una debida limpieza al contenedor marítimo previo a su apertura, ya que a pesar de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo decreto bajo una de sus leyes, no existe un procedimiento para la aplicación en campo, incluso enfatizo que las nuevas variantes del virus del Covid 19, lo que provoca es mayor riesgo de contagio para sus empleados que son los que se encuentran en campo realizando el desembarque de las mercancías que provienen de puertos internacionales.

Está de acuerdo en invertir en productos para la limpieza de contenedores marítimos, pues esta consiente de que, si va a ofertar un servicio nuevo, novedoso y que del cual también se van a beneficiar sus clientes, pues tendrán la tranquilidad y confianza de que se están tomando las medidas pertinentes previo a la apertura del contenedor donde transportan sus mercancías.

Conclusión de la entrevista: Mediante esta entrevista se llega a la conclusión que la Ing. Comercial Irene Pacheco Ortiz se encuentra interesada en ofertar un nuevo servicio dentro de su portafolio de servicios portuarios, se muestra interesada en invertir en insumos de limpieza ya que de esta forma indica no solo ofertar un servicio de calidad sino al mismo tiempo salvaguardar a su recurso humano que son los que se encuentran en contacto directo con los contenedores marítimos que arriban desde puertos internacionales.

2.5.3. ENCUESTA.

La realización de las encuestas sobre el diseño de un proceso de sanitización de contenedores marítimos que arriban a los puertos de Fertisa y Trinipuerto, se la realizo de manera directa a los clientes de la empresa Neymer General Service S.A., obteniendo de esta forma resultados positivos para la realización del proyecto.

2.5.4. METODOS ESTADISTICOS SONDEO

El Sondeo sobre el diseño de un proceso de sanitización de contenedores marítimos que arriban a los puertos de Fertisa y Trinipuerto, se lo realizo a empresas ecuatorianas, donde se utilizo el Método no Probabilístico ya que el personal que labora en los puertos de Fertisa y Trinipuerto desconocen el flujo que se llevaría acabo previo a la apertura de los contenedores marítimos tomando en cuenta que se debe mantener capacitado al personal que realizara los procesos de limpieza y desinfección de los mismos.

ANALISIS DE LOS RESULTADOS

Por lo tanto, se obtuvieron los siguientes resultados mediante la tabulación de los mismos.
(Ver Anexos)

Pregunta 1: ¿Cree usted que este servicio resulte atractivo para los clientes de Fertisa y TPG?

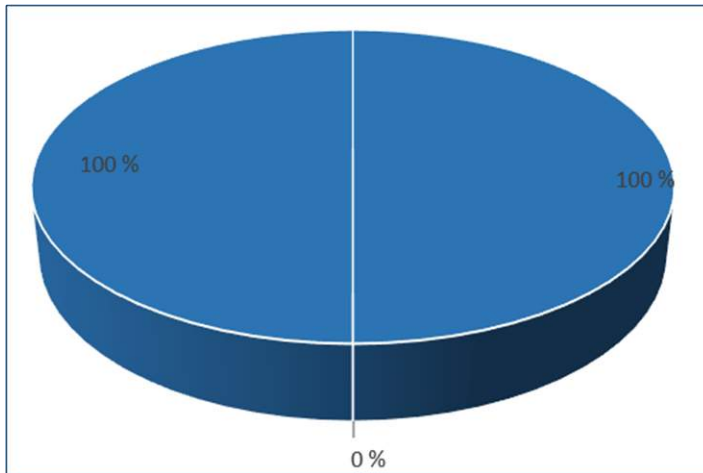
A) Cuadro 2

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
SI	4	100
NO	0	0
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 1



Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: En esta primera pregunta podemos observar que de todos los encuestados el 100% respondió positivamente, es decir, que se encuentran muy atraídos con la posibilidad de crear un proceso de limpieza y desinfección de contenedores marítimos para los puertos de Fertisa y Trinipuerto.

Pregunta 2: ¿Se encuentra interesado en adquirir este servicio a futuro?

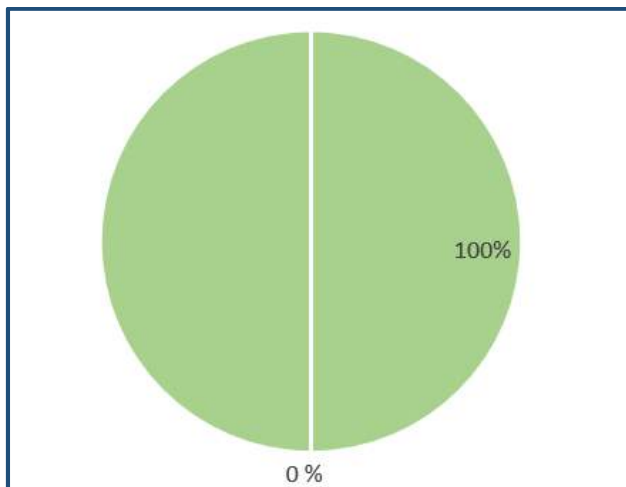
B) Cuadro 3

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
SI	4	100
NO	0	0
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 2



Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: En la segunda pregunta observamos que los clientes de la empresa Neymer General Service S.A., desean a futuro adquirir este nuevo servicio portuario, por lo cual el resultado es del 100%.

Pregunta 3: ¿Está de acuerdo con el precio del servicio? Cuánto usted estaría dispuesto a pagar por este servicio. De los ítems detallado abajo escoja la de su preferencia.

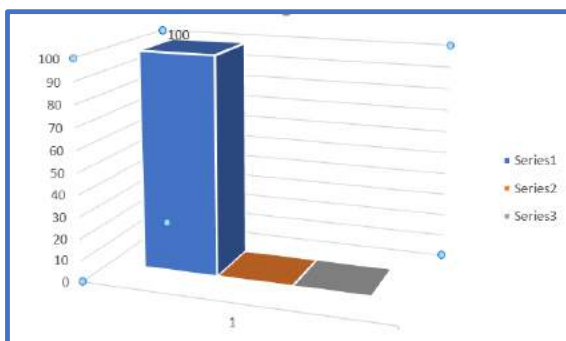
C) Cuadro 4

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
\$4.00	4	100
\$5.00	0	0
\$6.00	0	0
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 3



Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: Como resultado de nuestra tercera pregunta tenemos que los clientes de la empresa Neymer General Service S.A., se encuentran dispuestos a pagar por este servicio \$ 4.00 motivo por el cual obtuvo un resultado del 100%.

Pregunta 4: ¿Otra empresa de Servicios Portuarios le ha ofrecido el servicio de Sanitizacion de contenedores marítimos?

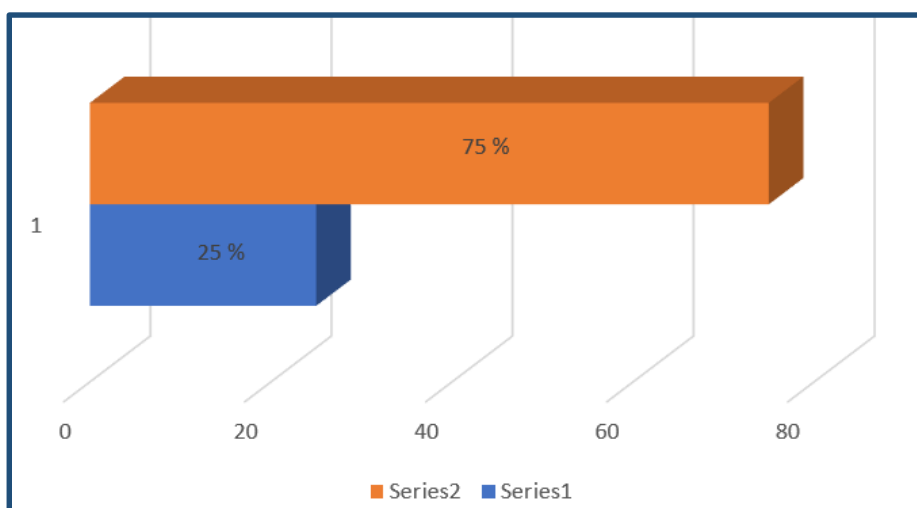
D) Cuadro 5

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
SI	1	25
NO	3	75
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 4



Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: Podemos analizar en este gráfico que los clientes encuestados más de una empresa ya le han ofertado el servicio de sanitización de contenedores marítimos es por eso que este indicador es del 75%, eso quiere decir, que ya existen empresas que se preparando comercialmente para lanzar un nuevo servicio a nivel de puertos.

Pregunta 5: ¿Está de acuerdo que la empresa Neymer General Service S.A. emita un certificado de que el contenedor paso por un proceso de sanitización?

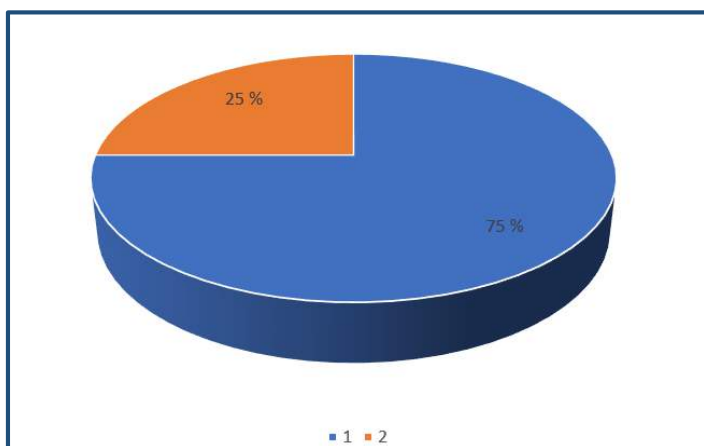
E) Cuadro 6

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
SI	3	75
NO	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 5



Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: En el resultado de esta pregunta podemos apreciar que un 75% de los clientes de la empresa Neymer General Service S.A., indican que si van a pagar un valor adicional por la sanitización de los contenedores marítimos se le emita un certificado indicando que el contenedor fue desinfectado previo a la apertura.

Pregunta 6: ¿Cuál es el promedio de contenedores mensuales que usted moviliza?

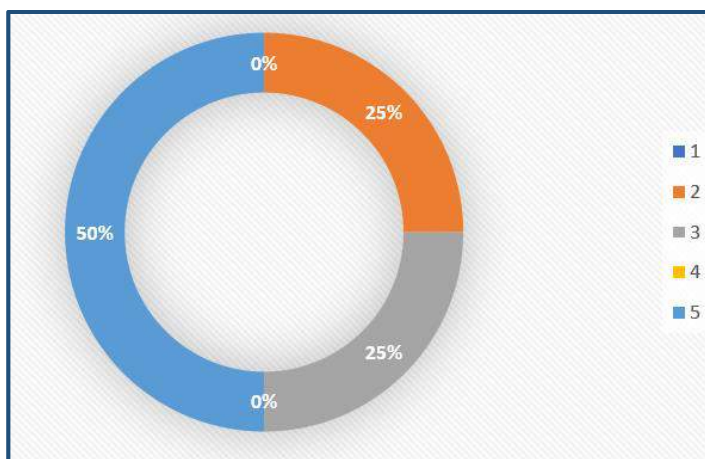
F) Cuadro 7

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
De 1 a 5	0	0
De 6 a 10	1	25
De 11 a 15	1	25
De 16 a 20	0	0
Mas de 20	2	50
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 6



Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: En este grafico podemos observar que, si existe movimiento en los puertos en cuanto a la llegada de contenedores marítimos arribando así más de 20 contenedores de forma mensual por parte de dos clientes, obteniendo así un resultado del 50%.

Pregunta 7: ¿Qué porcentaje de contenedores que arriban a los puertos cree usted que puedan aceptar este nuevo servicio de sanitización de contenedores marítimos?

G) Cuadro 8

INDICADOR	FRECUENCIA	% PORCENTAJE
10%	4	100
50%	0	0
75%	0	0
TOTAL	4	100

Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Gráfico 7



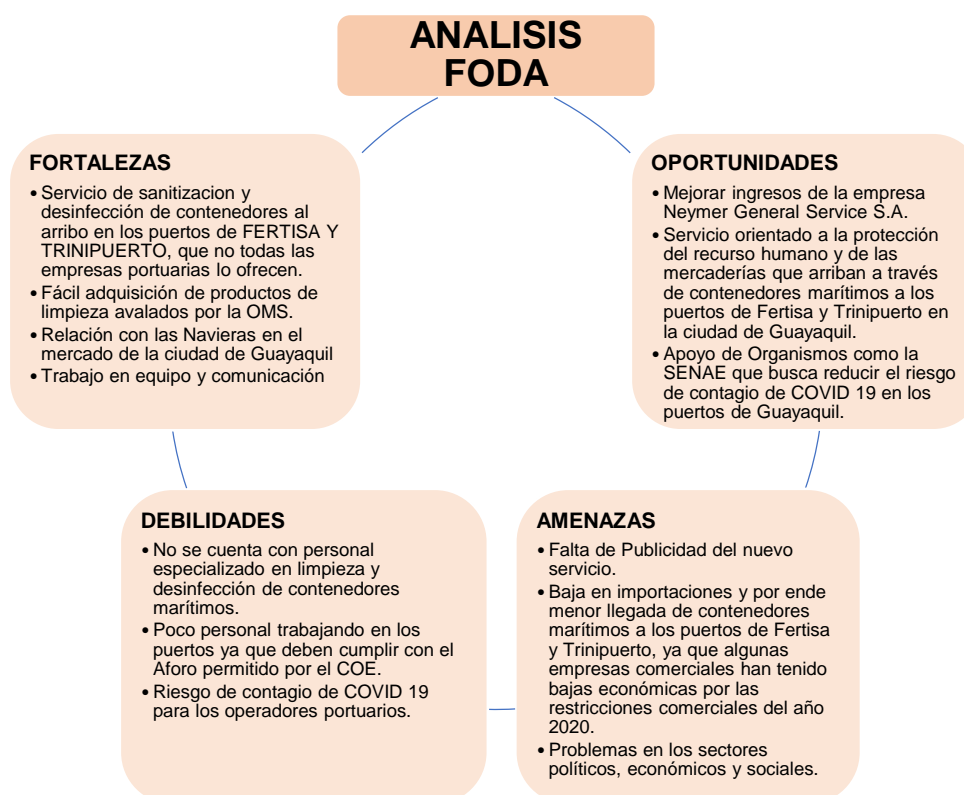
Fuente: Sondeo a empresas ecuatorianas

Elaborado: Por la autora

Análisis: En la respuesta de nuestra última pregunta podemos apreciar que los clientes opinan que al ser un servicio nuevo que se brindaría en los puertos, tal vez empiecen con una acogida de un 10 % de demanda en cuanto a la sanitización de contenedores marítimos.

2.6. HERRAMIENTAS DE ANALISIS.

2.6.1. ANALISIS FODA DE LA EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.



2.6.2. ANALISIS CAPA DE LA EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.

El análisis CAPA busca la respectiva acción correctiva y preventiva dentro de los procesos, en este caso dentro de nuestro proceso de sanitización de contenedores marítimos los mismos que arriban desde puertos internacionales a los puertos de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil.

CORREGIR DEBILIDADES

- Establecer un espacio físico donde se pueda realizar la respectiva sanitización de los contenedores que arriben a los puertos de Fertisa y Trinipuerto.

- Destinar los recursos financieros necesarios para la compra de insumos de limpieza y desinfección de contenedores.
- Capacitar al personal asignado para realizar la limpieza y desinfección de los contenedores.

POTENCIAR FORTALEZAS

- Se debe potencializar la venta de este nuevo servicio dentro de los demás que son ofertados por la empresa Neymer General Service S.A., ya que en este momento es muy importante reducir el riesgo de contagio del Covid 19 entre los colaboradores que manipulan los contenedores y por ende las mercaderías provenientes de puertos internacionales.

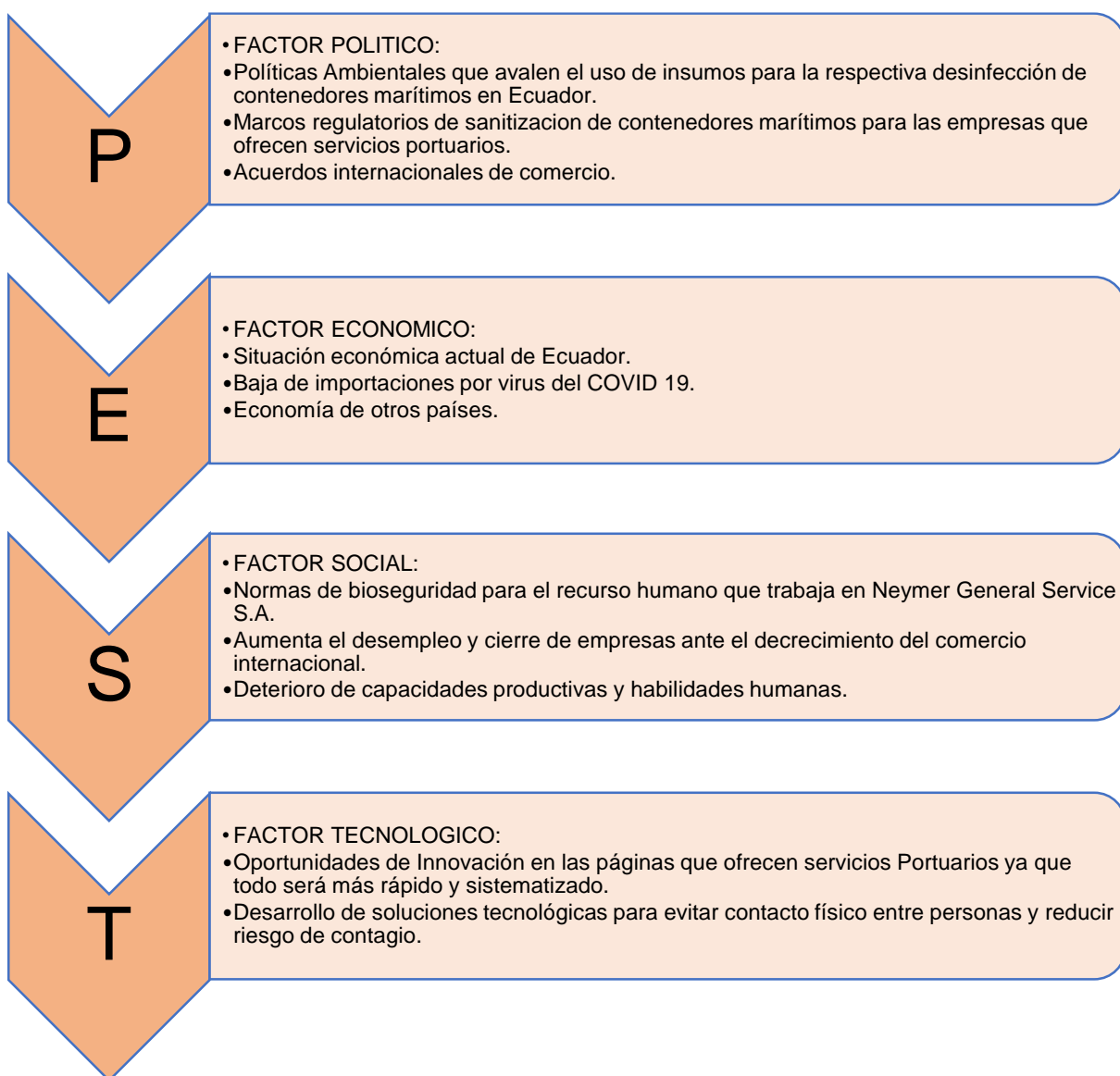
AFRONTAR AMENZAS

- Mantener precios competitivos dentro del mercado que ofrecen de igual forma servicios portuarios.
- Brindar un servicio con altos márgenes de calidad, donde cuenten con profesionales capacitados para realizar la desafección de contenedores y dotados con todos los insumos de limpieza y bioseguridad respectivamente.

APROVECHAR OPORTUNIDADES

- Ser la primera empresa portuaria que ofrece un servicio de sanitización de contenedores previo a la apertura de los mismos, ya que por el momento no existe un flujograma a seguir por las empresas que ofrecen servicios portuarios.
- Generar rentabilidad para la empresa Neymer General Service S.A., la posibilidad de hacerse de nuevos clientes para seguir de forma competitiva dentro del mercado portuario.

2.6.3. ANALISIS PEST DE LA EMPRESA NEYMER S.A.



CAPÍTULO III

3. PRECISIONES ACERCA DE LA PROPUESTA

3.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA

Diseño de Proceso de Sanitización de Contenedores ante la crisis del COVID-19 dentro de los Servicios Portuarios que presta la Empresa NEYMER GENERAL SERVICE S.A. durante el periodo 2021 – 2022.

3.2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

Diseñar una propuesta de desinfección de contenedores que arriban a las terminales portuarias de Fertisa y Trinipuerto en la ciudad de Guayaquil, previo a la estiba y desestiba de carga.

3.3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo diseñar un proceso de limpieza y desinfección de los contenedores que arriban a las terminales portuarias de Fertisa y Trinipuerto con mercancías traídas de otras partes del mundo, mismas que se encuentran expuestas al virus del COVID 19.

Se considera entonces precautelar la salud integral de los trabajadores de la empresa Neymer General Service S.A., ofreciendo un servicio de estiba y desestiba de contenedores, inspección de contenedores e inspección antinarcóticos con un valor agregado.

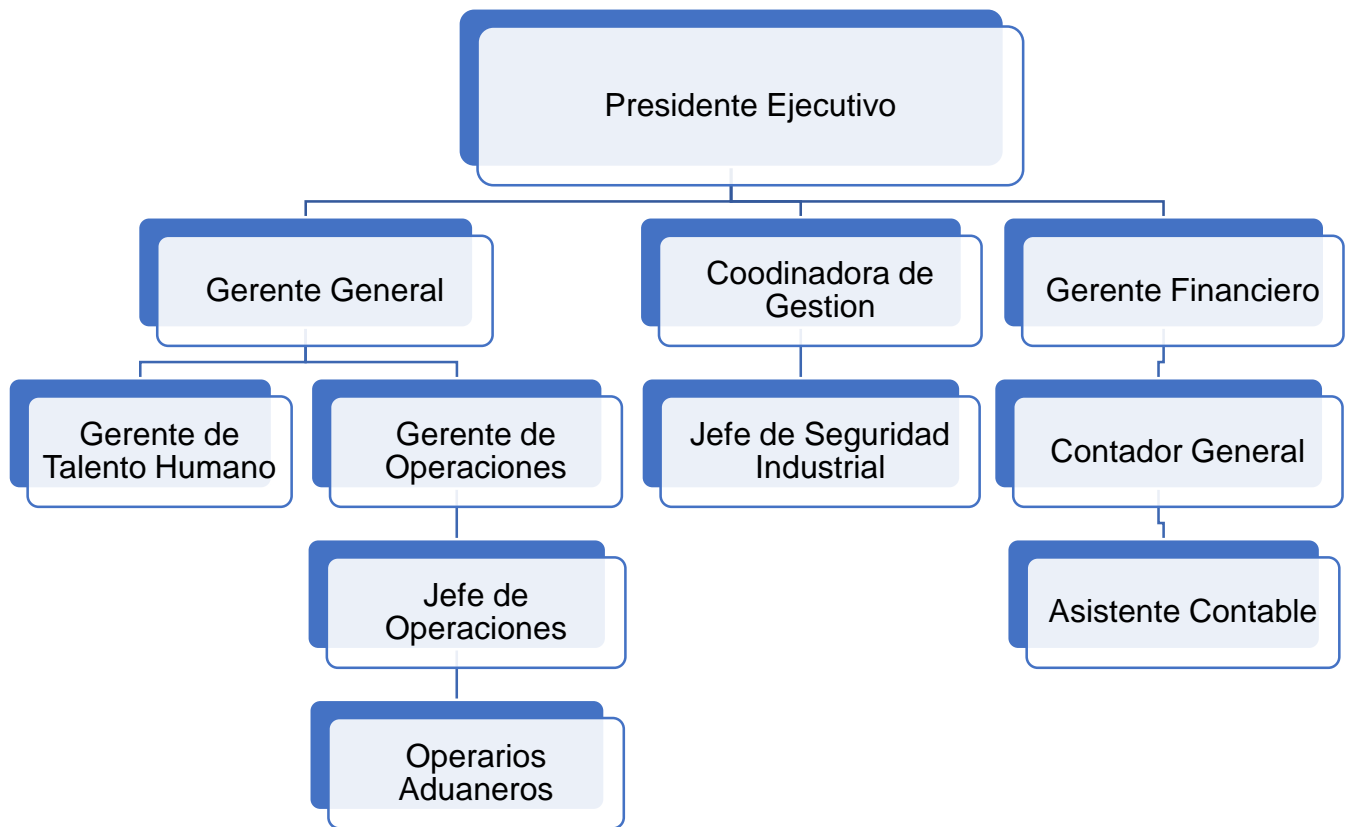
3.4. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

La empresa Neymer General Service S.A. tiene una trayectoria ofreciendo servicios de operaciones portuarias desde hace más de 20 años, logrando así posicionarse dentro del mercado aduanero como una empresa que presta servicios de calidad con altos estándares de seguridad. El Grupo Neymer a través de los años fue ampliando sus servicios aduaneros y cuenta con personal muy bien entrenado, altamente capacitado y calificado, siempre siguiendo las normas de seguridad

y protección personal, respaldados por políticas de calidad y seguridad que les permitieron certificarse en ISO 9001 y BASC.

Las oficinas se encuentran ubicadas en la Cdla. Los Esteros Mz. 7 Solar 33, desde donde llevan a cabo toda la parte administrativa de la empresa, cabe recalcar que el recurso humano que realiza labores de campo se encuentra en los puertos de Fertisa y Trinipuerto.

ORGANIGRAMA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.



DESCRIPCION DE LAS FUNCIONES DEL PERSONAL

Presidente Ejecutivo: Es la dueña de la empresa Lcda. Nery Merejildo Ortiz.

Gerente General: Se encarga de establecer objetivos generales también supervisa que se realicen todas las actividades de manera eficiente, organizada, segura y rentable.

Coordinadora de Gestión: Se encarga de crear y gestionar estrategias de planificación para la empresa.

Gerente Financiero: Se encarga de supervisar el flujo de dinero y de activos que entran y salen de la empresa, también debe encargarse de los presupuestos, flujo de caja etc.

Gerente de Talento Humano: Se encarga de precautelar que el recurso humano cuente con uniformes, equipo de trabajo y de oficina en general con todo lo relacionado para el desempeño de sus funciones.

Gerente de Operaciones: Se encarga de implementar y supervisar los diferentes procesos u operaciones que se realizan en campo.

Jefe de Seguridad Industrial: Es el encargado de la seguridad entorno a la empresa, es responsable de la comunicación y capacitación a los trabajadores de los procesos a seguir en caso de emergencia.

Contador General: Encargado del manejo y control de gastos, compras ventas, inversiones y pagos al mismo tiempo que debe llevar un control y registro de los mismos.

Jefe de Operaciones: se encarga de que la empresa funcione correctamente de forma productiva.

Asistente Contable: Asiste al contador general con reportes, pagos de haberes, pagos de impuestos, realización de cálculos de forma sistematizada.

Operarios Portuarios: Se encargan de recibir contenedores marítimos en los puertos, la estiba y desestiba, aforo físico, operan con responsabilidad maquinaria.

3.5 APLICACIÓN EN EL AREA LOGISTICA

Imagen 17: Desinfección del contenedor de almacenamiento para prevenir COVID-19



Elaboración y Fuente: (PORTAL PORTUARIO , 2020)

Según indica la medida dictada por el (PORTAL PORTUARIO , 2020), los pasos previos a la limpieza y desinfección conforme a las actividades relacionadas con sus operaciones son disponer de equipos de protección personal antes de la preparación de las soluciones desinfectantes (hipoclorito de sodio 0,1%) y de realizar la limpieza y desinfección de las áreas relacionadas con las actividades de las operaciones en el recinto portuario; contar con equipos de protección personal mínimos que deberían ser utilizados como guantes de caucho, mascarilla quirúrgica, visores de protección.

Además, las autoridades y terminales portuarias deberán colocar pediluvios a la entrada del recinto, la cual tendrá una concentración de mezclar 980 mililitros de agua y 20 mililitros de cloro, por cada litro de solución; también deberán determinar un proceso de limpieza para lo cual podrán utilizar detergente enzimático o jabón acompañado de un trapeador o mopa.

Para los medios de transporte marítimo, se deberá realizar una desinfección total, con la finalidad de dejarlos en óptimas condiciones para su operatividad. En tanto, para realizar la desinfección de las superficies de alto contacto del personal que opere grúas, montacargas y otro tipo de equipamiento portuario, se debe utilizar un atomizador o rociador más un paño de microfibra.

El protocolo dispuesto por el Gobierno considera garantizar la entrega del equipo de protección individual, al personal que realiza la limpieza y desinfección, quienes contarán con los materiales e insumos correspondientes para el manejo integral. Las personas que realicen esa actividad deberán estar en buen estado de salud y no deben superar los 60 años de edad.

Quien realice la limpieza o desinfección deberá tener una bitácora de control, la que podrá ser requerida en cualquier momento por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial o la Autoridad Portuaria correspondiente.

3.6 ACCIONES PREVENTIVAS EN LOS PUERTOS FERTISA Y TRINIPUERTO

Como ya se han adoptado medidas que fueron otorgadas por el COE Nacional cabe recalcar que en los puertos de Fertisa y Trinipuerto se han logrado tomar medidas preventivas para reducir el riesgo del contagio del Covid 19 entre los colaboradores, la misma que debe aplicarse previo al desembarque de los contenedores, las nuevas medidas sirven para evitar el riesgo de contagio ya que los contenedores que arriban a los puertos vienen de puertos internacionales en los cuales no se tiene el conocimiento si se encuentran aplicando alguna norma de limpieza o desinfección de contenedores marítimos.

Imagen 18: Medidas de Seguridad ante el Covid 19



Fuente y Elaboración: (AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA (APM), 2020)

Cuadro 9 Medidas Preventivas para colaboradores y puertos.

MEDIDAS ADOPTADAS PARA TRABAJADORES	MEDIDAS ADOPTADAS EN PUERTOS FERTISA Y TRINIPUERTO
Uso de mascarillas.	Desinfeccion en las instalaciones a base de amonio cuaternario.
Control de Temperatura.	Creacion de protocolos de respuesta ante sintomas de Covid 19.
Lavado constante de manos.	Aspersion de vehiculos con solucion desinfectante.
Medidas de distanciamiento social.	Implementacion de planes de contingencia.
Uso de alcohol en gel.	Mayor control sobre itinerarios de barcos.
Dispensadores adicionales de jabon liquido.	Incremento de vigilancia en areas susceptibles.

Elaboración y Fuente: La autora

3.7 DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARITIMOS PARA LOS PUERTOS DE FERTISA Y TRINIPUERTO

De acuerdo con lo dispuesto por (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS , 2020) y considerando que el transporte marítimo y fluvial maneja un gran número de carga, la cual es maniobrada por el factor humano, es importante tomar en cuenta los siguientes pasos previos a la limpieza y desinfección conforme a las actividades relacionadas con sus operaciones.

1. Disponer de equipos de protección personal previa preparación de las soluciones desinfectantes (hipoclorito de sodio 0.1 %) y de realizar la limpieza de desinfección de las áreas relacionadas con las actividades de las operaciones en el recinto portuario.
2. Equipos de protección personal mínimos que deberían ser utilizados son: guantes de caucho, mascarilla quirúrgica, visores de protección.
3. Las Autoridades Portuarias, Superintendencias de los Terminales Petroleros, Terminales Portuarios habilitados y otras facilidades que presten servicios portuarios, marítimos y fluviales, deberán colocar pediluvios a la entrada del recinto portuario, la cual tendrá una concentración de mezclar 980 ml de agua y 20 ml de cloro, por cada litro de solución.

4. Las Autoridades Portuarias, Superintendencias de los Terminales Petroleros, Terminales Portuarios Habilitados y Otras Facilidades que presten servicios portuarios, marítimos y fluviales, deberán determinar un proceso de limpieza para lo cual podrán utilizar detergente enzimático o jabón acompañado de un trapeador o mopa; para que las partes que constituyen el mobiliario del recinto portuario y equipos relacionados a la actividad portuaria.
5. Para los medios de transporte marítimo, se deberá realizar una desinfección total, con la finalidad de dejarlos en óptimas condiciones para su operatividad.
6. Utilizar un atomizador o rociador más un paño de microfibra para realizar la desinfección de las superficies de alto contacto del personal que opere grúas, montacargas y otro tipo de equipamiento portuario.

Imagen 19 Limpieza y Desinfección de Contenedores Marítimos

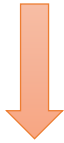


Elaboración y Fuente: (PORTAL PORTUARIO , 2020)

FLUJO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARTITIMOS



Arribo de buque en muelles de puertos Fertisa/ Trinipuerto



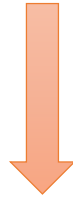
Desestiba y revisión de contenedores por numero



Inspector separa los contenedores a ser sanitizados de acuerdo al numero



Operador de grúa va tomando los contenedores a ser sanitizados.



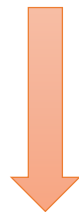
Limpieza y desinfección de contenedores de acuerdo al manual



Ubicación de sellos y emisión de certificado por parte de Neymer General Service S.A.

CONTENEDOR	DEPÓSITO TEMPORAL
CMAU1634555	CONTECON
CNTU1157966	NAPORTEC
GLDU9699250	CONTECON
SEGU2240416	CONTECON
SUDU1350466	NAPORTEC

Envío por parte de la SENAE, listado de contenedores para su respectivo aforo.



FIN

3.7.1 MANUAL DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A.

Para el proceso de limpieza y desinfección se debe realizar los siguientes pasos:

- a) Buque llega a puerto (Fertisa o TPG), indicando previamente con cuantos contenedores a bordo realizara el arribo.

- b) Revisión de contenedores por número, desestiba de los mismos, previa revisión del inspector de operaciones, cabe recalcar que por medio de correo electrónico el jefe de operaciones ya envió la información de los contenedores que arriban a los diferentes puertos con el numero respectivo.

- c) Inspector de operaciones ubica y separa los contenedores que van a ser sanitizados de acuerdo al número de los mismos, información que puede ser revisada a través del sistema que maneja Neymer General Service S.A.

- d) Maquinista lleva al lugar designado por parte de la empresa, dándoles así una posición en el patio a los contenedores para ser sanitizados.

- e) Se procede con la limpieza y desinfección de contenedores marítimos por parte de Neymer General Service S.A.

- f) Al termino de la limpieza y desinfección la empresa Neymer General Service S.A. procede a colocar en cada contenedor desinfectado un sello, para posterior a esto se emita el respectivo certificado de sanitizacion.

- g) El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador SENAE, envía el listado de los contenedores a ser aforados.

3.7.2 USO CORRECTO DE ELEMENTOS DE PROTECCION

Los elementos de protección de bioseguridad deberán ser usados por todos los trabajadores, inclusive por los que realizarán el proceso de limpieza y desinfección de contenedores previo al aforo de los mismos.

Se deberá tener en cuenta la utilización de lo siguiente:

1. Ponerse su uniforme normal de trabajo tal y como esta especificado en el Reglamento Interno de la empresa.
2. Sobre el uniforme de trabajo colocarse el traje de Bioseguridad tipo Overol blanco.
3. Colocarse los demás equipos de bioseguridad suministrados por Neymer General Service S.A., como son los guantes, visor, mascarilla, casco etc.

Imagen 20: Pasos para el correcto uso de equipos de bioseguridad



Fuente y Elaboración: (MANUAL GENERAL DE BIOSEGURIDAD PARA LA PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DEL COVID 19, 2020)

4. La bomba manual de 20 litros la misma que se recarga con amonio cuaternario (SE PREPARA 12 ML DE AMONIO CUATERNARIO POR CADA LITRO DE AGUA)

Imagen 21: Bomba manual recargable tipo mochila de 20 litros



Fuente y Elaboración: (MANUAL GENERAL DE BIOSEGURIDAD PARA LA PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DEL COVID 19, 2020)

Descripción del Equipo:

Dimensiones: 40cm de largo x 20cm de ancho x 53 cm de alto

Capacidad: 20 litros

Peso: 3.3 kg

Información General

- Las bombas manuales tipo mochilas son ideales para la fumigación de toda clase de superficies, pisos, escaleras utilizando soluciones naturales, fungicidas, desinfectantes etc.
- La tapa del tanque está equipada con una válvula de seguridad que permite la entrada y al mismo tiempo la salida de líquidos.
- Acompañado de 3 boquillas de chorro: 1 individual, 1 chorro doble, 1 chorro cuádruple.

De acuerdo a la página de (INTERAGUA , 2021), a continuación, se encuentran las tarifas y una explicación de cómo se facturan los servicios de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario en Interagua.

Cuadro 10: Rangos y valores por metros cúbicos de agua

RANGO DE CONSUMO POR METRO CUBICO	VALOR EN \$ POR METRO CUBICO
0 - 15	0,325
16 - 30	0,481
31 - 60	0,681
61 - 100	0,920
101 - 300	1,039
301 - 2500	1,674
2501 - 5000	2,180
5001 o mas	3,656

Fuente y Elaboración: La Autora

Explicación:

El Agua Potable se calcula por rangos de consumo, de tal manera que el cliente pagará por cada uno de los primeros 15 m³ de agua potable (Rango de 1-15), el valor arriba indicado, por cada uno de los siguientes 15 m³ (Rango de 16-30), el valor arriba mencionado y así sucesivamente, el valor total a facturarse por Agua Potable será la sumatoria de los valores generados en cada rango de consumo. Ejemplo: si Ud. consume 30 m³, los primeros 15 m³ están ubicados en el primer rango y los siguientes 15 m³ corresponden al segundo rango.

m3	Tarifa Aplicable	Valor en US\$ por Agua Potable
15	x 0.325	= \$ 4,88
<u>15</u>	x 0.481	= <u>\$ 7,22</u>
30		\$ 12,10

El valor del Alcantarillado corresponde al 80% del valor facturado por concepto de Agua Potable.

Tomando en consideración que cada bomba recargable de desinfección es de 20 litros de agua y que para el proceso de sanitización de contenedores marítimos se usaran 4 bombas diarias dando así un total de 80 litros de agua aproximadamente requeridos para el proceso.

Para determinar cuantos metros cúbicos de agua demandara el proceso de sanitización de contenedores marítimos de forma mensual cabe recalcar la siguiente explicación:

- Un metro cubico equivale a 1000 litros de agua.
- Se utilizarán 20 litros por bomba de desinfección, por lo quedaría de la siguiente manera:

$$20 \text{ litros} \times 4 \text{ bombas} = 80 \text{ litros de agua}$$

- Se realiza la conversión de 80 litros de agua a metros cúbicos esto un valor de 0.08 mts. cúbicos de agua de forma diaria.

- Para saber cuánto sería el porcentaje mensual se multiplica:
 $0.08 \text{ metros cúbicos de agua} \times 30 \text{ días del mes} = 2,4 \text{ metros cúbicos de agua}$ aproximadamente utilizados de forma mensual.

- De acuerdo a nuestra tabla antes descrita estaríamos en el rango de 0 – 15 donde el costo del metro cubico del agua es de \$ 0.325.

3.8 PROCESO DE EMISION DE CERTIFICADO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARITIMOS EN TERMINAL PORTUARIO DE GUAYAQUIL (TPG)

Para la emisión del certificado de sanitización de contenedores marítimos emitidos por la empresa Neymer S.A., se necesita lo siguiente:

- Que los contenedores marítimos arriben al puerto de TPG.
- Inspector Aduanero revisa por número de contenedor y separa los que van a ser sanitizados por parte del personal designado.
 - El operador de grúa los ubica en una posición en el patio.
 - Los 4 operadores portuarios designados realizan la limpieza y desinfección de los contenedores marítimos.

- Supervisor de Operaciones ubica el sello en los contenedores sanitizados e informa al Inspector para que informe en las oficinas y se emitan los respectivos certificados.
- El certificado informa con que insumos fueron sanitizados los contenedores, el sello de la empresa Neymer General Service S.A.

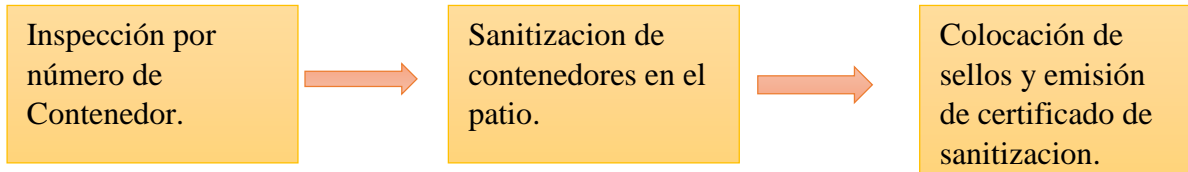


Imagen 22: Proceso de Emisión de Certificado de Sanitización



Elaboración y Fuente: La Autora

3.9. MATRIZ DE COSTOS DE SANITIZACION DE CONTENEDORES MARITIMOS

Cuadro 11: Matriz de Costos de Desinfección.

TIPO DE COSTO	RUBRO	UNIDADES MENSUALES	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL	IVA 12%	PRECIO FINAL
COSTO FIJO	GUANTES DE NITRILO	300	0.09	27.00	3.24	30.24
	PROTECTOR FACIAL	8	2.00	16.00	1.92	17.92
	GAFAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL	10	2.50	25.00	3.00	28.00
	MASCARILLAS KN95	120	0.60	72.00	8.64	80.64
	TRAJE DE BIOSEGURIDAD	10	5.00	50.00	6.00	56.00
	CANECA AMONIO CUATERNARIO 20 LTS	1	60	60.00	7.2	67.2
TOTAL COSTOS FIJOS						280.00
TIPO DE COSTO	RUBRO	UNIDADES DIARIAS	VALOR SIN IVA	PRECIO TOTAL	IVA 12%	PRECIO FINAL
COSTO VARIABLE	SERVICIO AGUA POTABLE	2,4 mts cubicos	0.325	0.78	0.09	0.87
	BOMBA DE DESINFECCION MANUAL 20 LTS	8	15.00	120.00	14.40	134.40
	MOVIMIENTO INTERNO DE GRUA	333	2.05	682.65	81.92	764.57
	TOTAL COSTOS VARIABLE					
COSTO TOTAL POR LIMPIEZA DE CONENEDORES DIARIO						\$3.54

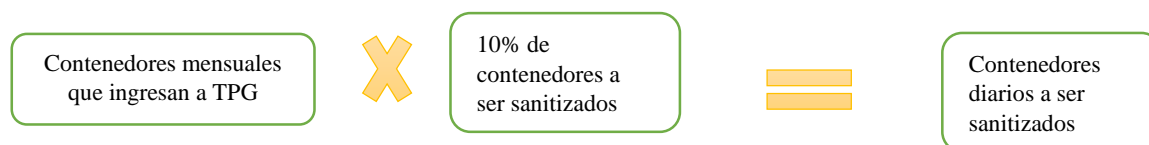
Elaboración y Fuente: La Autora

Después de determinar los costos fijos, costos variables, insumos y materiales que será utilizados para nuestro proceso de sanitizacion de contenedores marítimos obtenemos rentabilidad en la inclusión de dicho servicio dentro del portafolio de servicios portuarios que ofrece la empresa Neymer General Service S.A.

Obtención de Rentabilidad

Tomando en consideración que al puerto de TPG (Terminal Portuaria de Guayaquil), llegan aproximadamente unos 100.000 contenedores mensuales, esto significa que, de acuerdo a nuestra encuesta, aproximadamente un 10% del total de estos contenedores marítimos estarían siendo sanitizados para de esta forma reducir el riesgo de contagio del Covid-19 y sus variantes.

Por lo tanto, tenemos lo siguiente:



100.000

10.000

333

De acuerdo a nuestro cuadro anterior el costo total de limpieza por contenedor es de \$ 3.54. La empresa Neymer General Service S.A. ha decidido prestar el servicio por un valor de \$ 4.50 por contenedor para lo cual se explica lo siguiente:

Costo Empresa Neymer General Service S.A.

Cuadro 12 Costo del Servicio

# CONTENEDORES DIARIOS SANITIZADOS	VALOR POR CONTENEDOR	VALOR TOTAL POR CONTENEDOR	VALOR TOTAL MENSUAL
333	\$3.54	\$1,178.82	\$35,364.60

Elaboración y Fuente: La Autora

P.V.P. del Servicio de Sanitización por parte de la empresa Neymer General Service S.A.

Cuadro 13: Precio del Servicio a clientes

# CONTENEDORES DIARIOS SANITIZADOS	VALOR POR CONTENEDOR	VALOR TOTAL POR CONTENEDOR	VALOR TOTAL MENSUAL PVP
333	\$4.75	\$1,581.75	\$47,452.50

Elaboración y Fuente: La Autora

Rentabilidad de le Empresa Neymer General Service S.A.

Cuadro 14: Utilidad del Servicio

COSTO TOTAL MENSUAL	PRECIO DE VENTA MENSUAL	PVP - COSTO = UTILIDAD
\$35,364.60	\$47,452.50	\$12,087.90

Elaboración y Fuente: La Autora

En síntesis, podemos concluir que después de analizar nuestra matriz de costos se observa que resulta factible y rentable para la empresa Neymer General Service S.A., incluir el proceso de sanitización de contenedores marítimos dentro del portafolio de servicios portuarios que ofrece la misma, ya que genera un porcentaje de utilidad que es beneficioso para la empresa.

Por otra parte, también resulta fundamental continuar con las medidas preventivas para de esta forma reducir el riesgo de contagio del covid-19 y sus variantes.

4.CONCLUSIONES

Este trabajo de investigación se encamino en diseñar un procedimiento de sanitizacion de contenedores marítimos para una empresa que presta servicios portuarios y los diferentes puntos a considerar al momento de incluir este servicio dentro de su portafolio de productos.

Con esta investigación se ha expuesto como la empresa que presta servicios portuarios en Guayaquil busca ser rentable ofreciendo un servicio que ayuda a disminuir el riesgo de contagio por Covid-19 en nuestro país, enfocándose en cuidado del recurso humano y la protección del medio ambiente.

Se desarrollo en este trabajo de investigación los análisis FODA Y PEST, mediante los cuales se determinaron ciertos factores que influyen de forma directa e indirecta en la empresa Neymer General Service, como es la falta de capacitación al personal para que puedan desinfectar los contenedores que arriban a los puertos, no contar aun con un presupuesto asignado para la compra de insumos de sanitizacion, por tanto los análisis ayudan a los directivos de la empresa a a tomar decisiones que sean de gran utilidad para la empresa.

La limpieza y desinfección de contenedores ayuda a disminuir el riesgo de contagio del Covid-19 en las mercancías que son traídas de puertos internacionales hacia los puertos de Fertisa y Trinipuerto, los insumos utilizados para la sanitizacion no contaminan el medio ambiente y por último ayuda a que la empresa genere utilidades al prestar este servicio.

Con este trabajo de investigación se puede evidenciar que, si es viable económicamente para la empresa que va a brindar el servicio, ya que existen clientes que se encuentran interesados en salvaguardar que las mercancías no sean contaminadas por el virus y sus variantes.

5.RECOMENDACIONES

- A futuro contratar más personal que realice el proceso de sanitización, ya que como es un servicio necesario en tiempos de pandemia pueden elevarse los clientes interesados en que sus contenedores sean desinfectados.
- Es importante mantener al personal portuario capacitado permanentemente en cuanto a la preparación del líquido con el cual se desinfecta los contenedores marítimos y el uso de equipo de bioseguridad.
- Se recomienda tener un plan de contingencia en cuanto al contagio por covid-19 y sus variantes en los trabajadores de la empresa, ya que el proceso de desinfección de contenedores marítimos no debería paralizarse.
- No incrementar en gran porcentaje el costo del servicio, para que siempre se mantenga competitivo y económicamente accesible para los clientes.
- Desarrollar una estrategia de marketing que permita que el servicio de sanitización de contenedores marítimos se mantenga dentro de los servicios portuarios que ofrece la empresa, de esta forma generara beneficios económicos no solo para la empresa sino también para sus empleados.

ANEXOS

Ficha de Observación

NOMBRE	ANA BELEN CALDERON CRUZ			
TEMA DE INVESTIGACION	DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES ANTE LA CRISIS DEL COVID-19 DENTRO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE PRESTA LA EMPRESA NEYMER GENERAL SERVICE S.A. DURANTE EL PERIODO 2021 – 2022.			
TEMA DE LA BITACORA	OBSERVACION DEL PROCESO DE ARRIBO DE CONTENEDORES			
FECHA	DESCRIPCION DE LA OBSERVACION	DATOS RECABADOS	OBSERVACIONES	CONCLUSION
21/06/2021	Arribo de buque al puerto de Fertisa.	Se desestiba la embarcacion cumpliendo con protocolos de seguridad emitidos por Seguridad Industrial y por el COE Nacional.	Se procede a apilar los contenedores en fila para la posterior apertura y revision.	Se procedio con la apertura del contenedor y respectivo aforo fisico, contenedor no siguió ningun proceso de limpieza y/o desinfeccion previo a la apertura del mismo.
23/06/2021	Desestiba de buque en Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG)/ Trinipuerto.	Personal se encarga de bajar uno por uno los contenedores que se encuentran en fila para ser aperturados.	Se procede a aperturar un contenedor para verificar la mercancia recién llegada a puerto.	Se procedio con el aforo fisico luego de la apertura del contendor, cabe recalcar que el contenedor no siguió ningun protocolo de desinfeccion previo a la aperturaa del mismo.

**ENCUESTA – DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES
MARTIMOS**

DATOS

Empresa

TERMINAL PORTUARIO GUAYAQUIL TPG

Correo Electrónico

ventastpg@gmail.com

Departamento

GERENCIA COMERCIAL

1 ¿Cree usted que este servicio resulte atractivo para los clientes de Fertisa y TPG?

SI

NO

2 ¿Se encuentra interesado en adquirir este servicio a futuro?

SI

NO

3 ¿Está de acuerdo con el precio del servicio? Cuánto usted estaría dispuesto a pagar por este servicio. De los ítems detallado abajo escoja la de su preferencia.

a.- \$ 4

b.- \$ 5

c.- \$ 6

4 ¿Otra empresa de Servicios Portuarios le ha ofrecido el servicio de Sanitizacion de contenedores marítimos?

SI

NO

5 ¿Está de acuerdo que la empresa Neymer General Service S.A. emita un certificado de que el contenedor paso por un proceso de sanitizacion?

SI NO

6 ¿Cuál es el promedio de contenedores mensuales que usted moviliza?

1-5
6-10
11-15
16-20
Mas de 20

7 ¿Qué porcentaje de contenedores que arriban a los puertos cree usted que puedan aceptar este nuevo servicio de sanitizacion de contenedores marítimos?

10 %
50%
75%

**ENCUESTA – DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES
MARTIMOS**

DATOS

Empresa

FERTISA AGIF

Correo Electrónico

fertisaagifcl@hotmail.com

Departamento

GERENCIA GENERAL

1 ¿Cree usted que este servicio resulte atractivo para los clientes de Fertisa y TPG?

SI

NO

2 ¿Se encuentra interesado en adquirir este servicio a futuro?

SI

NO

3 ¿Está de acuerdo con el precio del servicio? Cuánto usted estaría dispuesto a pagar por este servicio. De los ítems detallado abajo escoja la de su preferencia.

a.- \$ 4

b.- \$ 5

c.- \$ 6

4 ¿Otra empresa de Servicios Portuarios le ha ofrecido el servicio de Sanitizacion de contenedores marítimos?

SI

NO

5 ¿Está de acuerdo que la empresa Neymer General Service S.A. emita un certificado de que el contenedor paso por un proceso de sanitizacion?

SI

NO

6 ¿Cuál es el promedio de contenedores mensuales que usted moviliza?

1-5

6-10

11-15

16-20

Mas de 20

7 ¿Qué porcentaje de contenedores que arriban a los puertos cree usted que puedan aceptar este nuevo servicio de sanitizacion de contenedores marítimos?

10 %

50%

75%

**ENCUESTA – DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES
MARTIMOS**

DATOS

Empresa

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Correo Electrónico

info@msc.com
GERENCIA DE OPERACIONES

Departamento

1 ¿Cree usted que este servicio resulte atractivo para los clientes de Fertisa y TPG?

SI

NO

2 ¿Se encuentra interesado en adquirir este servicio a futuro?

SI

NO

3 ¿Está de acuerdo con el precio del servicio? Cuánto usted estaría dispuesto a pagar por este servicio. De los ítems detallado abajo escoja la de su preferencia.

a.- \$ 4

b.- \$ 5

c.- \$ 6

4 ¿Otra empresa de Servicios Portuarios le ha ofrecido el servicio de Sanitizacion de contenedores marítimos?

SI

NO

5 ¿Está de acuerdo que la empresa Neymer General Service S.A. emita un certificado de que el contenedor paso por un proceso de sanitizacion?

SI

NO

6 ¿Cuál es el promedio de contenedores mensuales que usted moviliza?

1-5
6-10
11-15
16-20
Mas de 20

7 ¿Qué porcentaje de contenedores que arriban a los puertos cree usted que puedan aceptar este nuevo servicio de sanitizacion de contenedores marítimos?

10 %
50%
75%

**ENCUESTA – DISEÑO DE PROCESO DE SANITIZACION DE CONTENEDORES
MARTIMOS**

DATOS

Empresa

TERMINAL PORTUARIO FERTISA

Correo Electrónico

ssccfertisa@favoritafc.com
COORDINACIÓN DE GESTION

Departamento

1 ¿Cree usted que este servicio resulte atractivo para los clientes de Fertisa y TPG?

SI

NO

2 ¿Se encuentra interesado en adquirir este servicio a futuro?

SI

NO

3 ¿Está de acuerdo con el precio del servicio? Cuánto usted estaría dispuesto a pagar por este servicio. De los ítems detallado abajo escoja la de su preferencia.

a.- \$ 4

b.- \$ 5

c.- \$ 6

4 ¿Otra empresa de Servicios Portuarios le ha ofrecido el servicio de Sanitizacion de contenedores marítimos?

SI

NO

5 ¿Está de acuerdo que la empresa Neymer General Service S.A. emita un certificado de que el contenedor paso por un proceso de sanitizacion?

SI

NO

6 ¿Cuál es el promedio de contenedores mensuales que usted moviliza?

1-5
6-10
11-15
16-20
Mas de 20

7 ¿Qué porcentaje de contenedores que arriban a los puertos cree usted que puedan aceptar este nuevo servicio de sanitizacion de contenedores marítimos?

10 %
50%
75%

Se realizó la siguiente entrevista para el Supervisor General de los puertos Fertisa y TPG.

1. ¿Piensa usted que si se implementa un proceso de sanitización para los contenedores que arriben se reducirá el impacto negativo que el virus pueda ocasionar?

En realidad, se busca por medio de cualquier acto reducir el riesgo de contagio de Covid-19 en nuestros puertos, como se sabe esto es un virus que puede venir no solo en los contenedores sino también en la mercancía que llega a nuestro país, entonces pienso que si es de gran ayuda el hecho de disminuir el foco de contagio empezando por nuestros puertos.

2. ¿La empresa cuenta con los recursos necesarios para realizar el proceso de sanitización de contenedores?

Bueno la verdad es que la empresa si cuenta con lo necesario en cuanto a recurso humano e insumos para iniciar el proceso de limpieza de contenedores marítimos en los puertos de Fertisa y Trinipuerto.

3. ¿El personal se encuentra capacitado para realizar el proceso de sanitización previo a la apertura del contenedor?

Claro que si mi estimada, bajo la capacitación de nuestro jefe de Seguridad Industrial todo el personal que labora en los puertos de Fertisa y Trinipuerto se encuentran capacitados en cuanto a uso de instrumentos de seguridad sino también al uso de y aplicación de insumos de desinfección, como usted sabe en cualquier momento alguno de nosotros puede ausentarse por cuarentena, enfermedad etc. entonces todos debemos saber cómo actuar si hiciera falta algún compañero de trabajo.

4. ¿Qué tipos de controles deberían implementarse para llevar a cabo de manera correcta la desinfección de los contenedores que ingresan a Fertisa y Trinipuerto?

Bueno como primera medida se debe realizar el proceso de desinfección y limpieza de contenedores marítimos en un área específica para ello, para esto debemos asignar un espacio en cada uno de los puertos; como segunda medida que todos los trabajadores se encuentren bien dotados con equipos de bioseguridad previo a la limpieza de los contenedores como el traje impermeable, visores, mascarillas, guantes etc.; y como tercera medida que por medio del departamento de Seguridad Industrial de Neymer General Service S.A. se tenga el conocimiento sobre los insumos a preparar para la limpieza de los contenedores.

5. ¿El personal posee la protección necesaria para realizar dicho procedimiento?

Si, todos cuentan con los insumos de bioseguridad dispuestos por el COE Cantonal, también cuentan con sus equipos para trabajar aquí en los puertos como son el uso de cascos, botas, equipo de protección para su columna muy necesario ya que manejan vehículos los mismos que mueven contenedores de un lado a otro dentro de los mismos puertos, estos últimos son reglamentados por el departamento de SISO de la empresa, ya que al ser una empresa que se dedica a brindar servicio logístico debemos cumplir con requerimientos emitidos por la Ley de Puertos.



Se realizó la siguiente entrevista para la Gerente General de la empresa Neymer General Service S.A.

1 ¿A qué se dedica la empresa Neymer General Service S.A.?

La empresa Neymer General Service S.A., existe hace un poco más de 20 años en el mercado, nuestra empresa oferta servicios de operación portuaria como son: aforo físico, estiba y desestiba de contenedores, inspección antinarcóticos, tarja e inspección de contenedores, apertura de contenedores.

2 ¿Cuál ha sido el impacto dentro de la empresa del Covid 19?

En el año 2020 tuvo un impacto muy fuerte la propagación del Covid-19 ya que los arribos de contenedores marítimos a los puertos de Fertisa y Trinipuerto se vieron disminuidos por el cierre de fronteras y puertos internacionales, escases de productos por el cierre de empresas, cuando parecía que todo retomaría a la normalidad, la infección y cuarentena de trabajadores a causa del virus y sus nuevas variantes en el año 2021 no permite recuperar en su totalidad el comercio a nivel mundial y esto se ve reflejado en los puertos, ahora nos enfrentamos a la escases de contenedores marítimos, muchos de los cuales tardan en salir de puertos internacionales y por ende llegan tarde a los puertos nacionales, los valores en fletes marítimos han subido por lo cual muchas empresas no pueden importar sus productos. Dentro de todo este pronóstico seguimos trabajando de forma normal acatando las disposiciones en cuanto aforo tanto en oficinas como en planta, seguimiento de las normas de bioseguridad.

3 ¿Se tiene ya un presupuesto asignado para la compra de insumos para la sanitización de contenedores?

Claro que sí, en el momento que el COE NACIONAL dispuso la utilización de insumos como detergentes, desinfectantes, amonio cuaternario, alcohol etc.; se dispuso ya con un rubro mediante el cual la empresa cuenta con un valor de forma mensual para la compra de los mismos de forma tal que esto no sería un inconveniente a la hora de proponer este nuevo servicio dentro de nuestro portafolio de servicios portuarios.

4 ¿La empresa considera rentable ofrecer este servicio de sanitización de contenedores dentro de su portafolio de servicios portuarios?

La empresa Neymer General Service S.A. considera que aumentar dentro de su portafolio de servicios portuarios, el de limpieza y desinfección de contenedores marítimos sería de gran acogida para sus clientes ya que frente a la nueva realidad de convivir con un virus y sus variantes como el Covid-19, los clientes que traen contenedores de otros países se preocupan de que sus mercancías no vengán contaminadas por lo cual verán de forma positiva toda acción de minimizar el riesgo de contagio del virus y sus variantes.

5 ¿A través de que medios se informaran a sus clientes sobre este nuevo servicio portuario?

A nuestros clientes se les enviara información por medio de correo electrónico de forma detallada del nuevo servicio portuario a ofertar, para que puedan cotizar en caso de que así lo requieran, también daremos a conocer nuestro nuevo servicio a través de nuestra página web neymercorp.com.

BIBLIOGRAFIA

- ALADI. (28 de 03 de 2021). *ALADI*. Obtenido de ALADI: <https://cancilleria.gov.co/international/consensus/aladi>
- AMERICARIBE. (12 de DICIEMBRE de 2020). *AMERICARIBE ADUANAS CUSTOMS DOUANES* . Obtenido de AMERICARIBE ADUANAS CUSTOMS DOUANES : <https://wco-americaribe.org/>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (25 de 03 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-DICIEMBRE.pdf>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (15 de 04 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/04/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-ENERO-2021.pdf>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (11 de 05 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/05/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-FEBRERO-2021.pdf>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (25 de 06 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/06/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-MARZO-2021.pdf>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (25 de 06 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/06/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-ABRIL-2021.pdf>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (05 de 10 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/10/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-JUNIO-2021.pdf>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL . (5 de 10 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/10/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-JULIO-2021.pdf>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (31 de 12 de 2020). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2021/03/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-NOVIEMBRE.pdf

AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL. (05 de 03 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL*. Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-NOVIEMBRE.pdf>

AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL. (05 de 11 de 2021). *AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL*. Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/11/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-AGOSTO-2021.pdf>

AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA (APM). (1 de 12 de 2020). *AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA (APM)*. Obtenido de AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA (APM): <https://www.puertodemanta.gob.ec/autoridad-portuaria-de-manta-apm-cumple-obligatoriamente-con-las-medidas-de-bioseguridad-ante-el-covid-19/>

AUTORIDAD PORTURIA DE GUAYAQUIL . (05 de 10 de 2021). *AUTORIDAD PORTURIA DE GUAYAQUIL* . Obtenido de AUTORIDAD PORTURIA DE GUAYAQUIL : <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/10/ESTAD%C3%8DSTICAS-PORTUARIAS-MAYO-2021.pdf>

Bustillo, A. L. (2013). *MANUAL SOBRE CONTROL DE CONTENEDORES* . Lima: Biblioteca Nacional de Peru .

CAMARA MARITIMA DEL ECUADOR CAMAE. (20 de 05 de 2020). *CAMAE*. Obtenido de CAMAE: <http://www.camae.org/comercio-exterior/coronavirus-puertos-de-brasil-peru-y-ecuador-continuan-adoptando-medidas-de-seguridad/>

CAN. (8 de 04 de 2020). *CAN*. Obtenido de CAN: <https://www.eltiempo.com/mundo/latinoamerica/declaracion-de-la-comunidad-andina-sobre-el-coronavirus-482834>

CAN COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. (08 de 04 de 2020). *CAN*. Obtenido de CAN: <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=12199&accion=detalle&cat=NP&title=declaracion-de-los-m>

CEPAL . (24 de AGOSTO de 2020). *COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE* . Obtenido de COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE: <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-contenedores-puertos-la-region-se-mantuvo-estatico-2019-se-evidencia>

COMUNICADO OMA . (08 de 04 de 2020). *OMA*. Obtenido de OMA: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/march/wco-communicate-regarding-the-coronavirus-outbreak.aspx>

COMUNIDAD ANDINA . (10 de DICIEMBRE de 2020). *FACILITACIÓN DE COMERCIO Y ADUANAS*.
Obtenido de FACILITACIÓN DE COMERCIO Y ADUANAS :
<http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=323&tipo=TE&title=facilitacion-del-comercio-y-aduanas>

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Pag.24. (12 de 12 de 2008). *CONSTITUCION DEL ECUADOR*.
Obtenido de CONSTITUCION DEL ECUADOR:
<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Pag. 177- 178. (09 de 09 de 2008).
CONSTITUCION DE LA REPUBLICA . Obtenido de CONSTITUCION DE LA REPUBLICA :
<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Pag. 182. (09 de 09 de 2008). *CONSTITUCION DE LA REPUBLICA*.
Obtenido de CONSTITUCION DE LA REPUBLICA:
<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR PAG. 24-25. (09 de 09 de 2008).
CONSTITUCION DE LA REPUBLICA . Obtenido de CONSTITUCION DE LA REPUBLICA :
<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

COPCI Pag. 4. (21 de 08 de 2018). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES*.
Obtenido de CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES:
<https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>

COPCI Pag. 45 - 46. (21 de 08 de 2018). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES*.
Obtenido de CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES:
<https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>

COPCI Pag. 45. (21 de 08 de 2018). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES*,.
Obtenido de CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES,;
<https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>

COPCI Pag. 48. (21 de 08 de 2018). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E*.
Obtenido de CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E:
<https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>

FERTISA . (21 de 03 de 2021). *TERMINAL FERTISA* . Obtenido de TERMINAL FERTISA :
<https://terminalfertisa.com/nosotros.php>

INTERAGUA . (31 de 12 de 2021). *INTERAGUA* . Obtenido de INTERAGUA :
<https://www.interagua.com.ec/preguntas-frecuentes>

LEY DE PUERTOS ECUADOR Pag. 30. (19 de 12 de 2021). *LEY DE PUERTOS ECUADOR* . Obtenido de LEY DE PUERTOS ECUADOR :
https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/ley_general_puertos1.pdf

LEY GENERAL DE PUERTOS. (s.f.).

LEY GENERAL DE PUERTOS. (4 de Diciembre de 2020). *LEY GENERAL DE PUERTOS*. Obtenido de <http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2015/05/LEY-GENERAL-DE-PUERTOS.pdf>

MANUAL GENERAL DE BIOSEGURIDAD PARA LA PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DEL COVID 19. (30 de 04 de 2020). *MANUAL GENERAL DE BIOSEGURIDAD PARA LA PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DEL COVID 19*. Obtenido de MANUAL GENERAL DE BIOSEGURIDAD PARA LA PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DEL COVID 19: https://co.mitsubishielectric.com/es/pdf/manual_general_bioseguridad_covid_19.pdf

MANUAL SOBRE CONTROL DE CONTENEDORES COMUNIDAD ANDINA Y UNION EUROPEA. (29 de 01 de 2013). *MANUAL SOBRE CONTROL DE CONTENEDORES*. Obtenido de MANUAL SOBRE CONTROL DE CONTENEDORES: <http://www.comunidadandina.org/DS/Manual%20Contenedores.pdf>

MERCOSUR. (20 de 07 de 2020). *COMUNICADO CONJUNTO DE LOS PRESIDENTES DE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR*. Obtenido de COMUNICADO CONJUNTO DE LOS PRESIDENTES DE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR: <https://www.mercosur.int/documentos-y-normativa/comunicados/>

MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag. 3. (18 de 06 de 2015). *MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA*. Obtenido de MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA: <https://www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/r4t3.pdf>

MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA Pag.2. (18 de 06 de 2015). *MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA*. Obtenido de MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA: <https://www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/r4t3.pdf>

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS . (18 de 04 de 2020). *PROTOCOLO PARA DESIFECCION DE CONTENEDORES Y VEHICULOS DE CARGA* . Obtenido de PROTOCOLO PARA DESIFECCION DE CONTENEDORES Y VEHICULOS DE CARGA : https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Protocolo_Maritimo_protocolo_desinfeccion_de_contenedor-es-signed1-signed_aprobado_coe.pdf

Neymer General Service S.A. . (23 de 03 de 2021). *Neymer General Service* . Obtenido de Neymer General Service : <http://neymercorp.com/neymmer/>

Oficial, R. (21 de AGOSTO de 2018). CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES, COPCI.

Oficial, Registro. (21 de AGOSTO de 2018). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES, COPCI*. Obtenido de CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES, COPCI: <https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>

OMA. (29 de 03 de 2021). *ORGANIZACION MUNDIAL DE ADUANAS* . Obtenido de ORGANIZACION MUNDIAL DE ADUANAS : <https://www.aduana.gob.ec/organizacion-mundial-de-aduana-oma/>

OMC. (6 de 10 de 2020). *ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO* . Obtenido de ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO : https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr862_s.htm

ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACION Y LA AGRICULTURA. (18 de 03 de 2020). *ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACION Y LA AGRICULTURA*. Obtenido de ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACION Y LA AGRICULTURA: <http://www.fao.org/3/ca7963es/CA7963ES.pdf>

PLAN CREACION DE OPORTUNIDADES 2021 - 2025 Pag. 51. (1 de 12 de 2021). *PLAN CREACION DE OPORTUNIDADES 2021 - 2025*. Obtenido de PLAN CREACION DE OPORTUNIDADES 2021 - 2025: <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/Plan-de-Creacio%CC%81n-de-Oportunidades-2021-2025-Aprobado.pdf>

PLAN DE CREACION DE OPORTUNIDADES 2021-2025 Pag. 45. (01 de 12 de 2021). *PLAN DE CREACION DE OPORTUNIDADES 2021-2025*. Obtenido de PLAN DE CREACION DE OPORTUNIDADES 2021-2025: <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/Plan-de-Creacio%CC%81n-de-Oportunidades-2021-2025-Aprobado.pdf>

PORTAL PORTUARIO . (01 de 03 de 2020). *PORTAL PORTUARIO* . Obtenido de PORTAL PORTUARIO : <https://portalportuario.cl/ecuador-gobierno-emite-protocolo-de-desinfeccion-para-industria-maritima-y-portuaria/>

Registro Oficial del Ecuador. (20 de OCTUBRE de 2008). *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR*. Obtenido de CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR: <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

REGISTRO OFICIAL, pag. 1. (21 de 12 de 2020). *LEY DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL*. Obtenido de LEY DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL: http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2018/11/2.-FFAA-LEY_DE_TRANSPORTE_MARITIMO_Y_FLUVIAL.pdf

REGISTRO OFICIAL. pag. 2. (21 de 12 de 2020). *LEEY GENERAL DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL*. Obtenido de LEEY GENERAL DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL: http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2018/11/2.-FFAA-LEY_DE_TRANSPORTE_MARITIMO_Y_FLUVIAL.pdf

REGISTRO OFICIAL. paginas 2-3. (21 de 12 de 2020). *LEY DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL*. Obtenido de LEY DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL: http://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2018/11/2.-FFAA-LEY_DE_TRANSPORTE_MARITIMO_Y_FLUVIAL.pdf

REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE SALUD Pag.1. (16 de 10 de 2008). *REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE SALUD* . Obtenido de REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE SALUD : <https://www.salud.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/09/Reglamento-a-la-Ley-Org%C3%A1nica-de-Salud.pdf#:~:text=Que%20la%20disposici%C3%B3n%20general%20segunda%20de%20la%20Ley,el%20Reglamento%20a%20la%20Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Salud.>

REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE Pag. 112. (27 de 05 de 2019). *REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE*. Obtenido de REGLAMENTO AL

- CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE:
<https://site.inpc.gob.ec/pdfs/lotaip2020/REGLAMENTO%20AL%20CODIGO%20ORGANICO%20DEL%20AMBIENTE.pdf>
- REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE Pag. 113 . (27 de 05 de 2019). *REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE*. Obtenido de REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE:
<https://site.inpc.gob.ec/pdfs/lotaip2020/REGLAMENTO%20AL%20CODIGO%20ORGANICO%20DEL%20AMBIENTE.pdf>
- REGULACION PARA CONTENEDORES NORMA ISO 6346. (16 de 10 de 2016). *NORMA ISO 6346*. Obtenido de NORMA ISO 6346:
<https://internationaltradegroup.wordpress.com/2016/10/19/regulaciones-para-contenedores-norma-iso-6346/>
- REMOLQUE Y LANHAJE DEL PUERTO DE VERACRUZ. (07 de 08 de 2020). *REYLAYER*. Obtenido de REYLAYER: <http://t21.com.mx/maritimo/2020/08/07/reylayer-resalta-operaciones-continuas-veracruz-pese-covid-19>
- Roman, A. J. (1998). *COMERCIO EXTERIOR TEORIA Y PRACTICA*. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones .
- SELA . (27 de ABRIL de 2020). *SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO Y DEL CARIBE* . Obtenido de SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO Y DEL CARIBE: : <http://www.sela.org/es/prensa/articulos/a/63973/puertos-digitales-medidas-para-mitigar-efectos-covid-19>
- SENAE. (Abril de 2017). *SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR* . Obtenido de SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR : <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20una%20Exportaci%C3%B3n%3F,en%20la%20normativa%20legal%20vigente.>
- SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD, INOCUIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA. (29 de 09 de 2020). *SENASICA*. Obtenido de SENASICA: <http://t21.com.mx/maritimo/2020/09/29/senasica-presenta-programa-sanitizacion-contenedores>
- T JALS CORPORATIVO. (1 de 12 de 2021). *T JALS CORPORATIVO*. Obtenido de T JALS CORPORATIVO: <http://www.corporativojals.com/w/contenedores/>
- Trinipuerto S.A. (21 de 03 de 2021). *Puerto Trinitaria Trinipuerto S.A.* Obtenido de Puerto Trinitaria Trinipuerto S.A.: <http://www.camae.org/puerto/terminal-portuario-puerto-trinitaria-trinipuerto-s/>