



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR**

TEMA

**COSTOS LÓGISTICOS Y SU INCIDENCIA EN LA
EXPORTACIÓN DE CAFÉ ORGÁNICO DE LA AMAZONIA
ECUATORIANA AL MERCADO DE MIAMI – ESTADOS UNIDOS**

TUTOR

MGS. HECTOR DUARTE SUAREZ

AUTORES

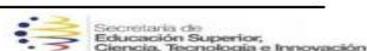
**SALINAS GUERRERO JUAN JOSÉ
VIZUETA DELGADO ADRIAN ANDREÉ**

GUAYAQUIL

2021



UNIVERSIDAD LAICA
VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: Costos Logísticos y su incidencia en la exportación de Café Orgánico de la Amazonia Ecuatoriana al Mercado de Miami – Estados Unidos	
AUTOR/ES: Salinas Guerrero Juan José Vizueta Delgado Adrián André	REVISORES O TUTORES: MGS. Héctor Duarte
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Ingeniería en Comercio Exterior
FACULTAD: Facultad de Administración	CARRERA: Comercio Exterior
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2021	N. DE PAGES: 116
ÁREAS TEMÁTICAS: Educación Comercial y Administración	
PALABRAS CLAVE: comercio internacional, ruta comercial, exportación/importación, café	
RESUMEN: La presente investigación, se basa en un análisis de costos logísticos y la incidencia que estos tendrán en la exportación de café orgánico de amazonia ecuatoriana hacia el mercado de MIAMI - USA; esta investigación está dirigida a la asociación APEOSAE y su objetivo principal fue analizar la información de los diferentes proveedores logísticos nacionales e internacionales y detallar una matriz comparativa basada en 3 rutas diferentes con el fin que APEOSAE establezca la mejor opción basándose en sus necesidades y las de sus clientes.	
N. DE REGISTRO	N. DE CLASIFICACIÓN:
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	
ADJUNTO PDF:	SI X <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTOR/ES: Salinas Guerrero Juan José Vizueta Delgado Adrián André	Teléfono: 0993643191 0988862013 E-mail: juan.salinas.g91@gmail.com avizuetad@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	PHD. Ing. Com. Rafael Iturralde Solórzano Teléfono: 042596500 Ext. 205 E-mail: riturraldes@ulvr.edu.ec MGS. Lcda. Betty Aguilar Echeverría Teléfono: 042596500 Ext. 264 E-mail: baguilare@ulvr.edu.ec

ANTIPLAGIO

INFORME DE ORIGINALIDAD

5%	5%	1%	4%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ug.edu.ec Fuente de Internet	2%
2	Submitted to Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil Trabajo del estudiante	1%
3	www.presidencia.gob.ec Fuente de Internet	1%
4	es.scribd.com Fuente de Internet	1%
5	www.cenincal.us Fuente de Internet	1%
6	www.eumed.net Fuente de Internet	1%

Excluir citas Apagado Excluir coincidencias < 1%
Excluir bibliografía Activo



MGS. HECTOR DUARTE

TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Los estudiantes egresados SALINAS GUERRERO JUAN JOSÉ y VIZUETA DELGADO ADRIAN ANDREÉ, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, COSTOS LÓGISTICOS Y SU INCIDENCIA EN LA EXPORTACION DE CAFÉ ORGANICO DE LA AMAZONIA ECUATORIANA AL MERCADO DE MIAMI – ESTADOS UNIDOS, corresponde totalmente a los suscritos y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada. De la misma forma, cedemos los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autores:



SALINAS GUERRERO JUAN JOSÉ

C.I. 092674314-7



VIZUETA DELGADO ADRIAN ANDREÉ

C.I. 091580822-4

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación Costos Logísticos y su incidencia en la exportación De Café Orgánico de la Amazonia Ecuatoriana al Mercado De Miami – Estados Unidos, designado (a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: COSTOS LÓGISTICOS Y SU INCIDENCIA EN LA EXPORTACION DE CAFÉ ORGÁNICO DE LA AMAZONIA ECUATORIANA AL MERCADO DE MIAMI – ESTADOS UNIDOS, presentado por los estudiantes Juan José Salinas Guerrero y Adrián Andreé Vizueta Delgado como requisito previo, para optar al Título de INGENIERO COMERCIO EXTERIOR, encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



MGS. HECTOR DUARTE

TUTOR

AGRADECIMIENTO

Quiero aprovechar este espacio para agradecer a Dios por ser mi soporte en todo momento y poder permitirme llegar con paso firme a finalizar parte de mi crecimiento profesional, a mis Padres que han sabido darme su ejemplo de trabajo y honradez, a mis hermanos que me ayudaron cuando los necesite, a mi novia Amanda Zambrano por su paciencia y motivación a continuar en el proceso, a mi amigo y colega Adrián Vizueta Delgado que con su entrega y dedicación pudimos concluir este proyecto

Es importante agradecer también a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, directivos y profesores por la organización del programa de estudios en general, son dignos de admirar como institución.

DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo lo dedicamos principalmente a Dios, por permitirme haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mis padres Xavier Salina y Marina Guerrero, por su amor, ejemplo y motivación en todos estos años, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy.

A todas las personas de la asociación que nos han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.

AGRADECIMIENTO

Quisiera aprovechar estas líneas para agradecer en primer lugar a **Dios** ya que sin el nada de esto hubiera sido posible;

En segundo lugar, a mis padres, **Hilda Delgado Molina** y **Ángel Vizqueta García**, quienes, con sus consejos, han forjado el gran hombre y profesional que soy hoy.

De igual manera quiero agradecer a dos personas que ha sido como mis segundos padres **Xavier Arreaga Fuentes** y **Virginia Manzaba Morería** ya que me han tratado y me han amado como hijo en todos estos largos años, ellos también tienen un crédito enorme por haber ayudado a formar a la persona que soy el día de hoy.

Como agradecimiento especial quiero nombrar a mi gran amigo, colega, compañero y hermano de vida **Juan Salina Guerrero**, ya que ha estado en las buenas y malas y juntos hemos podido lograr un gran reto.

Finalmente quiero agradecer a mi familia entera, a mis amigos, mis compañeros, los docentes, colegas y a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil por haberme brindado parte sus conocimientos a lo largo de todos estos años, gracias a los conocimientos que cada una de estas personas me ha brindando me ha permitido culminar esta etapa de mi vida.

DEDICATORIA

El presente proyecto de investigación es dedicado principalmente a Dios todo poderoso por haberme dado la oportunidad de haber culminado este proyecto y a mi familia, fuente de inspiración y motivación para llegar a cumplir esta meta.

A mi abuelita Alicia García Ibarra quien estuvo esperando por tanto tiempo que su nieto logre ser un profesional.

Finalmente, se lo dedico A todas las personas de la asociación APEOSAE que nos han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.

INDICE GENERAL

PORTADA	I
REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	II
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO	III
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES	IV
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	V
AGRADECIMIENTO	VI
DEDICATORIA	VII
ÍNDICE GENERAL	X
ÍNDICE DE TABLAS	XII
ÍNDICE DE FIGURAS	XIII
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	2
1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	2
1.1. Tema	2
1.2. Planteamiento del Problema	2
1.3. Formulación del Problema	4
1.4. Sistematización del Problema	4
1.5. Objetivo General	4
1.6. Objetivos Específicos	4
1.7. Justificación	6
1.8. Delimitación del Problema	6
1.9. Idea a defender	7
1.10. Línea de investigación institucional	7
1.11. Límites de la investigación	7
CAPÍTULO II	8
MARCO TEÓRICO	8
2.1. Antecedentes referenciales y de investigación	8
2.2 Marco teorico referencial	9
2.2.1 Logística	9
2.2.1.1 Definición de logística	9
2.2.1.2 Logística internacional	10
2.2.1.3 Los INCOTERMS	10
2.2.1.4 Operadores logísticos	11
2.2.1.5 Importancia del Operador logístico	12
2.2.1.6 Clasificación del operador logístico	12
2.2.1.7 Logística y transporte de mercancías en Ecuador	13
2.2.1.8 Los operadores logísticos en el Ecuador	13
2.2.1.9 Perfil logístico desde Ecuador a USA	14
2.2.1.10 Contenedores	15
2.2.1.11 Puertos marítimos usados en la cadena de DFI del café	16

2.2.2 El café.....	18
2.2.2.1 El café y su origen	18
2.2.2.2 Generalidades del café	18
2.2.2.3 Evolución del sector cafetalero a nivel mundial	19
2.2.2.4 La industria cafetalera en Ecuador	21
2.2.2.5 Canales de distribución.....	21
2.2.2.6 Demanda internacional del café.....	22
2.2.2.7 Perfil competitivo del Ecuador en el sector cafetalero	25
2.2.2.8 Acuerdos comerciales.....	26
2.2.2.9 Certificaciones internacionales.....	27
2.2.2.10 Políticas de mercado interno y comercialización	28
2.3. Marco Contextual.....	29
2.3.1. Historia de la Asociación APEOSAE.....	29
2.3.2. Ideología de APEOSAE	29
2.4. Marco Conceptual.....	29
2.5. Marco Legal.....	30
2.5.1. Código orgánico de la producción, comercio e inversiones	30
2.5.3. Ley de propiedad intelectual.....	31
CAPÍTULO III	33
3.MARCO METODOLÓGICO	33
3.1. Metodos de investigación.....	33
3.2. Tipo de investigación.....	33
3.3. Enfoque.....	33
3.4. Técnica de investigación.....	34
3.5. Población y muestra.....	34
3.6. Resultados de las encuestas.....	37
3.7. Resultado de la entrevista	41
CAPÍTULO IV	43
PROPUESTA	43
CONCLUSIONES.....	77
RECOMENDACIONES	78
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	79
ANEXOS.....	85
Anexo 1 Arancel en USA	86
Anexos 2 Clasificación Arancelario OMC	87
Anexo 3 Cotización fletes internacionales.....	88

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operadores logísticos en Ecuador	13
Tabla 2. Ranking de competitividad Global.....	24
Tabla 3. Listado de Importadores en USA	35
Tabla 4. Capacidad de producción APEOSAE	46
Tabla 5. Medidas de empaque.....	48
Tabla 6. Tarifas constantes de flete terrestre	51
Tabla 7. Costos de procesamiento.....	55
Tabla 8. Costos de transporte interno.....	57
Tabla 9 A. Costos de exportación	58
Tabla 9 B. Costos de exportación.....	60
Tabla 10. Matriz Factores Logísticos	64
Tabla 11. Tabla comparativa de costos logísticos	66
Tabla 12. Tarifa certificado digital.....	68
Tabla 13. Precio Security Data.....	70
Tabla 14. Datos de la DAE	72

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. INCOTERMS 2020	10
Figura 2. Ubicación Puerto de Miami USA	14
Figura 3. Dimensiones de contenedores.....	15
Figura 4. Puertos de Ecuador	16
Figura 5. Distribución geográfica del café	17
Figura 6. Características del café arábigo	18
Figura 7. Variación negativa en el precio 30%	19
Figura 8. Canales de distribución del café	19
Figura 9. Consumo por habitante de café.....	21
Figura 10. Exportaciones de café	21
Figura 11. Países importadores de café.....	22
Figura 12. Distribución geográfica de los países importadores.....	23
Figura 13. Aranceles en USA.....	23
Figura 14. Certificaciones internacionales	26
Figura 15 Empresas que importan café.....	27
Figura 16. ¿Se encuentra importando café?	37
Figura 17.¿Importa actualmente café orgánico?	38
Figura 18. De qué país importa café orgánico.....	38
Figura 19. Le interesa importar café orgánico de Ecuador	39
Figura 20. Que presentación de bolsa estaría interesado.....	40
Figura 21. INCOTERMS más usado.....	41
Figura 22. Diagrama de flujo APEOSAE	44
Figura 23. Fases de exportación.....	45
Figura 24. Ficha técnica	47
Figura 25. Bolsas de 500 gr.....	49
Figura 26. Dimensiones de caja de cartón.....	50
Figura 27. Marca de cajas de cartón.....	50
Figura 28. Ruta Panguintza-Puerto Bolívar	52
Figura 29. Ruta Panguintza-Puerto Marítimo de Guayaquil	53
Figura 30. Ruta Panguintza-DP World Posorja.....	54
Figura 31. Ubicación geográfica de APEOSAE	62
Figura 32. Registro de exportador.....	67
Figura 33 Agencias del Registro Civil para emisión Token.....	69
Figura 34. Requisitos token.....	71
Figura 35. Documentos de acompañar a la DAE	73
Figura 36. Pasos para la declaración juramentada	74
Figura 37. Campos solicitados en la declaración juramentada.....	75

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se enfoca en el desarrollo de un análisis de los costos logísticos y su incidencia en la exportación de café orgánico de la amazonia ecuatoriana hacia Miami-USA, el mismo que servirá como referencia para la Asociación APEOSAE y así sus productos puedan ser exportados de manera competitiva en el mercado meta.

La estructura de la presente tesis está conformada por cuatro capítulos los mismos que otorgan información necesaria que ayuda a comprender de mejor manera a los lectores.

Capítulo I: En este capítulo se presenta el planteamiento del problema, objetivos generales, objetivos específicos, delimitación o alcance de la investigación, ideas a defender, y variables.

Capítulo II: Se indica el marco teórico, antecedentes, marco referencial, marco conceptual y marco legal.

Cada uno de los puntos antes mencionados contiene información detallada sobre la comercialización en el mercado Estadounidense, así como también la parte legal aduanera que se debe cumplir.

Capítulo III: Se refiere a la metodología que se desarrolla en la tesis a través de entrevistas e instrumentos que se utilizan para obtener datos cualitativos y cuantitativos que son aquellos que permitirán recopilar y analizar la información obtenida.

Capítulo IV: Este capítulo es la última parte de la tesis donde se presenta el desarrollo de la propuesta, conclusiones y recomendaciones para la elaboración del análisis de los costos logísticos en la exportación de café orgánico de APEOSAE al mercado de Miami-USA.

CAPÍTULO I

1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Tema

Costos logísticos y su incidencia en la exportación de café orgánico de la amazonia ecuatoriana al mercado de Miami – Estados Unidos

1.2 Planteamiento del problema

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO, 2019) el mercado mundial del café tiene ingresos millonarios y es uno de los mercados más exitosos, con un consumo que aumenta un 0,4% cada año.

Después de la reducción sustancial de los aranceles del comercio exterior en la década de 1990, los costos logísticos se han convertido en la clave para la competitividad. Las mediciones realizadas muestran que en América Latina y el Caribe, los costos logísticos como porcentaje del PIB son entre un 50% y un 100% más altos que en los países de la OCDE (BID, 2019).

Desde hace décadas el Ecuador se ha caracterizado por ser un país que exporta y comercializa principalmente materia prima al mercado internacional, entre las que podemos nombrar estarían las exportaciones de petróleo crudo, productos agropecuarios y productos agrícolas; al mismo tiempo nuestro país se ha caracterizado por importar bienes y servicios con un mayor valor agregado.

Otro factor muy importante son las deficiencias que enfrentan los pequeños agricultores en los países productores de café, no solo en términos de producción y / o comercialización, sino también en términos de educación y empleo. Cabe destacar que la mayoría de los países productores de café son economías en desarrollo (Figuerola Hernández, Pérez Soto, Godínez-Montoya, & Perez-Figuerola, 2019).

La APEOSAE es la organización que se denomina como “Organización que está Construyendo Desarrollo Sustentable y Competitivo en el Sur de la Amazonía Ecuatoriana”.

En el 2006 el Ministerio de Comercio Exterior, da un criterio favorable a la APEOSAE mediante un informe y aprueba el Estatuto de la Asociación de Pequeños Exportadores Agropecuarios Orgánicos del Sur de la Amazonía Ecuatoriana

En este mismo año la asociación trabaja en los cultivos de café y cacao y se ha logrado comenzar con el proceso de comercialización de materia prima de café común/orgánico, cacao y plátano, con calidad exportable y convencional.

En la actualidad los costos logísticos se han convertido en pilares importantes para las empresas exportadoras, puesto que cuentan con mayor mercado de abastecimiento y factores externos que influyen en la gestión de dichos costos.

La mala implementación de la gestión logística impacta en los costos de los productos y afecta a las ventas a nivel local e internacional.

La presente investigación se enfoca en el desarrollo de un análisis de los costos logísticos y su incidencia en la exportación de café orgánico de la amazonia ecuatoriana hacia Miami-USA, el mismo que servirá como referencia para la Asociación APEOSAE y así sus productos puedan ser exportados de manera competitiva en el mercado meta.

Los beneficiarios directos de esta investigación son APEOSAE y las comunidades que trabajan de forma asociativa en el cultivo de café orgánico y los beneficiarios indirectos son sus familias que apuestan por un producto que muchos países están solicitando.

La Organización Mundial de la Salud ha advertido los riesgos causados a la salud humana; incluso, los consumidores están en condiciones de pagar un mayor valor por los productos orgánicos que por los alimentos cultivados de forma tradicional y en la actualidad con la pandemia del COVID-19 esta demanda se ha visto incrementada.

Es importante analizar las posibilidades del producto y la comercialización que puede generar la exportación de café orgánico y las opciones disponibles para que sea un negocio que prospere con su propia marca.

APEOSAE respeta la diversidad étnica, cultural y de medio ambiente de sus socios y generando fuentes de trabajo beneficiando familias de las localidades de, Yacuambi, Centinela del Condor, Zamora, Paquisha, Nangaritza Yantzaza, Morona Santiago y Pangui, Gualaquiza y Tiwintza.

Con el análisis de los costos logísticos la asociación podrá tomar decisiones estratégicas sobre mejores rutas, tiempos, costos y términos de negociación para su café orgánico lo que permitirá seguir generando fuentes de trabajo y lograr un impacto tanto económico y social.

1.3 Formulación del problema

Se ha determinado previamente que el problema de investigación en este trabajo es el siguiente:

¿Cómo impactan los costos logísticos en la exportación del café orgánico con marca propia de la asociación APEOSAE al mercado de Miami-USA?

1.4. Sistematización del problema

¿Qué información es indispensable considerar en el análisis de los costos logísticos de exportación de café orgánico de APEOSAE?

¿Cuál es la situación de la logística dentro del proceso de exportación café orgánico de la Amazonia Ecuatoriana de APEOSAE al mercado de Miami – USA?

¿Cuáles son los factores que tienen mayor incidencia en el proceso logístico en la exportación de café tostado y molido orgánico?

1.5. Objetivo de la investigación

Objetivo general

Analizar los costos logísticos y su incidencia en la exportación de café orgánico de la amazonia ecuatoriana al mercado de Miami – Estados Unidos para beneficio de la Asociación APEOSAE.

1.6. Objetivos específicos

- a) Recopilar información que ayude examinar los costos logísticos que se ha venido aplicando para realizar la exportación del café tostado y molido orgánico.
- b) Analizar la información sobre los costos logísticos asociados a la exportación de café orgánico de la amazonia ecuatoriana al mercado de Miami – Estados Unidos de APEOSAE.
- c) Elaborar un informe sobre los costos logísticos y su incidencia en el proceso de exportación de café orgánico al mercado de Miami – Estados Unidos de APEOSAE.

1.7. Justificación de la investigación

Los estados climáticos del Ecuador, de suelo, altitud, al que hacen factible producir café dentro de sus dos variedades tanto arábicas como robustas, se presume que existen unas 219.612 hectáreas de café sembrado. La misma que forman parte de la variedad arábigo el 67.55 % y a la robusta el 32.45 % destinadas en veinte provincias del país.

Las principales provincias productoras de café encontramos: Loja, Orellana, Manabí, Guayas, Sucumbíos y Los Ríos.

Ecuador estima una producción de 600 a 650 mil sacos de café de 60 kilos (pilados), por lo que el promedio de producción por hectárea es de aproximadamente de 3 a 5 quintales (pilados).

El Ecuador es el segundo mayor productor y exportador de café industrializado de América y está dentro los diez más importantes del mundo, tomando en consideración los tres últimos años de desarrollo, según la Organización Internacional del Café.

La producción ecuatoriana de café orgánico de altura creció este año un 80% en relación con el período anterior. Se pasó de producir 7.800 quintales en 2010 a 12.130 durante los tres primeros trimestres de 2011 (Telégrafo, 2011).

APEOSAE es una federación de asociaciones de pequeños exportadores ubicada en la amazonia ecuatoriana, con una trayectoria de 14 años en el mercado nacional dedicándose principalmente a la producción, comercialización y exportación de productos orgánicos entre los que podemos resaltar al café, cacao y plátano. Este último se viene exportando desde hace varios años con un valor agregado a mercados como Estados Unidos y la Unión Europea; debido al grado de aceptación y con la finalidad de expandir y diversificar sus productos exportables la federación APEOSAE decidió realizar una exportación de café orgánico al mercado de Miami – USA, sin embargo la misma no obtuvo los resultados esperados debido a los altos costos logísticos que se presentaron, repercutiendo directamente en la utilidad neta de esta exportación.

Con estos antecedentes y teniendo en cuenta que APEOSAE desea seguir realizando exportaciones de este producto, pero reduciendo los costos al máximo se busca realizar un seguimiento de los costos logísticos de la exportación del café, de igual manera se procederá a recopilar toda la información que ayude examinar los costos logísticos que se ha venido aplicando para realizar la exportación y determinar cuál es su incidencia en el proceso de exportación de café orgánico al mercado internacional.

Los socios de APEOSAE no buscan reducir el precio del café ya que esto perjudicaría los ingresos de las familias asociadas, buscan conocer la incidencia de los costos logísticos mediante un análisis que le será una referencia para poder trazar un plan de acción para mejorar sus futuras exportaciones de café orgánico al mercado de Miami – USA.

La globalización ha abierto nuevos mercados para mejorar las condiciones competitivas en la economía mundial. Las empresas buscan la mejor manera de optimizar sus operaciones logísticas internacionales, pero aún continúan encontrando algunos problemas entre los que encontramos los siguientes:

Los procesos deficientes en la cadena logística significan mayor inventario, problemas con proveedores y operadores de comercio exterior no alineados. El impacto de procesos deficientes en logística afecta su competitividad y productividad, su comercialización e integración.

Sus proveedores de servicios (como aduanas, transitarlos, transportistas, etc.) trabajan de forma aislada y brindan información dispersa a los importadores / exportadores. Los importadores / exportadores deben reingresar e integrar la holgura de todos sus proveedores. Datos para gestionar la información. Estos son los problemas que deben y pueden ser mejorados, estos problemas pueden mejorar la eficiencia de la empresa y ahorrar mucho dinero mediante la implementación de mejores prácticas en el control y seguimiento de todos los procesos en la cadena logística (COMEX, 2020).

1.8. Delimitación o alcance de la investigación

La presente investigación será desarrollada para la Asociación APEOSAE en la Provincia Zamora Chinchipe. Se propone el análisis de los diferentes canales logísticos para poder realizar una exportación al mercado Miami-USA y usarla como sugerencia en futuras exportaciones.

1.9. Idea a defender

Mediante el análisis de los costos logísticos en las exportaciones de café orgánico, la asociación podrá conocer su incidencia en la exportación con destino a Miami-USA y tomar decisiones estratégicas.

1.10. Línea de investigación Institucional

La facultad de Administración carrera de Comercio Exterior, hace referencia a la línea institucional de desarrollo estratégico empresarial y emprendimientos sustentables, con su dominio emprendimientos sustentables y sostenibles con atención a sectores tradicionalmente excluidos de la economía social y solidaria, haciendo referencia a la línea de facultad Marketing, comercio y negocios locales.

1.11. Límites de investigación

Identificación de las variables

Las variables son las características observables en un objeto de estudio, en relación a los objetivos planteados en este proyecto y que guardan relación a la idea a defender, las variables que intervienen en el proceso de exportación que se considerarán son: Exportador, Producto a exportar, País y ciudad de destino. Se establece las siguientes variables:

- Exportador: APEOSAE
- Producto a exportar: CAFÉ ORGÁNICO
- País de destino: USA
- Ciudad de destino: MIAMI
- Recursos a utilizar: materiales y equipos como las computadoras, recursos humanos que serán los investigadores del proyecto.
- Situaciones a investigarse: factores que inciden para tener una exportación exitosa en Miami-USA y posicionar el producto.
- Conceptos a definirse: costos logísticos, competitividad y análisis del mercado

Variable Independiente

Costos logísticos

Variable dependiente

Incidencia en la exportación de café orgánico

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes referenciales y de investigación

De acuerdo a (León Serrano, Matailo Pinta, Romero Ramón, & Portalanza Chavarría, 2020) indican que:

Ecuador es considerado uno de los mayores productores de banano, café y cacao, esto significó una oportunidad para reorganizar la agenda territorial con alcance a rentabilizar la productividad y focalización de apoyo en los sectores de cosecha y exportación. De acuerdo a la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador, el proceso de zonificación es parte de las reformas políticas en articular la acción pública estatal como una forma efectiva y eficiente de acortar las distancias entre gobernados-gobernantes y generando inversión en el sector agro. (p.3).

En relación a lo planteado por León, et al, la agricultura es el sustento económico del país y su desarrollo es fundamental. Sin embargo, para plantear una estrategia para lograr su desarrollo, primero se debe determinar qué parte del país debe recibir atención prioritaria para que allí se puedan utilizar todos los esfuerzos técnicos y la capacidad financiera posibles.

Para determinar estas partes, los recursos naturales deben evaluarse con anticipación, porque todos los planes de desarrollo de recursos naturales dependerán fundamentalmente de las limitaciones de producción de los recursos naturales.

Miranda y Tamayo (2018), en su trabajo de titulación Propuesta de un proceso de gestión logística para las MIPYMES cafetaleras ubicadas en el departamento de Cerro de Pasco, Provincia de Oxapampa, distrito de Villa Rica; con el objetivo de incrementar su productividad, este proyecto de investigación muestra se desarrollaron entrevistas a profundidad a la comunidad cafetalera con el propósito de estandarizar procesos.

Los resultados, determinaron que para solucionar el problema de productividad proponen aplicar gestión de procesos como herramienta que permita lograr y garantizar el correcto funcionamiento de la organización.

Tripul y Francisco (2019), por su parte en su proyecto de titulación “Diseño de un plan logístico para mejorar la eficiencia del sistema de exportación de café orgánico en grano”,

estuvo orientado en formar una logística que contribuya a la mejora del proceso en sí, para ello, se realizó un estudio de la empresa concentrándose básicamente a la percepción de sus clientes, aplicándose un cuestionario a 57 de ellos y se entrevistó al personal de la empresa para identificar los factores que de una u otra manera afectan a la empresa.

Y esto dio como resultado que los clientes no tienen confianza en la empresa, ni se sienten satisfechos por el servicio recibido.

2.2. Marco Teórico Referencial

Los costos logísticos como, será tratado desde la perspectiva teórica de varios autores que han estudiado este tema, el mismo que se presenta estructurado en función de su importancia metodológica de estudio.

2.2.1 Logística

2.2.1.1 Definición de logística

Es importante recalcar que surgió en la década de 1940 en Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial. En la actualidad, el tema de la logística ha sido asumida por las organizaciones como una de las actividades más importantes siendo su evolución constante en el tiempo para el crecimiento de las empresas, siendo la administración de la logística uno de los cargos más importantes dentro de una empresa (Catellanos Ramírez, 2015).

Entre las definiciones de la logística podemos indicar la de Ferrrel, Hirt, Ramos, Adiansen y Flores citado en (Catellanos Ramírez, 2015) que la define como:

Una función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y distribución a los clientes. (p.2)

2.2.1.2 Logística Internacional

Dentro de las diversas definiciones de logística internacional tenemos la de Bloch citado en Gutierrez (2019) , donde menciona que la logística internacional:

Al momento de realizar una exportación de cualquier producto, una de las partes más importantes en una exportación es la logística internacional, al escuchar el término logística internacional se puede referir al acondicionamiento de mercancía, el transporte

internacional, almacenamiento y depósito de la mercancía y el seguro de dicha mercancía en un proceso de exportación o importación. (p.23)

Navarra por su parte indica que la logística internacional es un área de comercio internacional y el proceso logístico en exportación está relacionado con los INCOTERMS cláusulas que se están contempladas en los Contratos de Compra- venta Internacional (Gómez Morán & Ibarra Martínez, 2019).

2.2.1.3 Los INCOTERMS

Las reglas de las "Reglas generales para la interpretación de los términos comerciales internacionales" (INCOTERMS 2020), son un conjunto de términos de tres letras que se utilizan para regular las responsabilidades de la empresa en los contratos de venta internacional de productos. Ha sido aceptado por gobiernos, empresarios y profesionales de todo el mundo para explicar la mayor parte Términos de uso común Internacional (ver figura 1).



Figura. 1. INCOTERMS 2020

Fuente: Global Negotiator en <https://www.globalnegotiator.com/en/incoterms-2020-practical-guide>

Las reglas Incoterms regulan lo siguiente:

- En qué momento y lugar se produce la transferencia de riesgos sobre.
- la mercancía, del vendedor al comprador.
- El lugar de entrega de la mercancía.

- Quién contrata y paga los gastos de transporte y seguro.
- Qué documentación tiene que tramitar cada una de las partes (Agent Comez Ec, 2020).

2.2.1.4 Operador logístico

Según el Diccionario de Comercio Internacional, un e-Book editado por Olegario Llamazares García-Lomas y publicado en el año 2018, un operador logístico es una empresa que asume la gestión de toda la cadena logística, desde el propio transporte, despacho de aduanas, embalaje y etiquetado, distribución física en destino, hasta incluso, la gestión del punto de venta, facturación, prestación del servicio postventa, etc. y que cuenta para la realización de sus actividades con medios de transporte y almacenes donde manipular los productos de sus clientes para su posterior distribución a los puntos indicados (De la Arada Juaréz, 2019).

El Centro Español de Logística (CEL) en un reciente estudio, define al operador logístico de la siguiente manera:

Un operador logístico es la empresa que lleva a cabo la planificación, implantación y el control – de manera eficiente – del flujo físico a través de la cadena de suministro; así como todos los servicios e información asociados al mismo, desde el punto de origen hasta el punto de consumo y con el objeto de satisfacer los requerimientos del cliente.

Tomando como base las definiciones anteriores, podemos concluir que, los operadores logísticos son compañías aliadas estratégicamente con empresas que fabrican y comercializan materia prima, insumos, productos o servicios terminados, y se encargan de ejecutar, organizar y controlar el desarrollo de la operatividad utilizando de manera óptima la infraestructura física, sistemas de información, tecnología y recursos humanos que pueden ser proporcionados por el cliente.

2.2.1.5 Importancia del operador logístico

El operador logístico es el aliado estratégico de la empresa, es el responsable del diseño y desarrollo de una o más etapas de la cadena de suministro utilizando infraestructura, física y tecnología; estos "podrán brindar los siguientes servicios: transporte, Almacenaje, despacho de aduanas, plan logístico internacional (DFI), gestión de carga, consolidación de carga, gestión de inventario, preparación de pedidos, packing, envasado, embalaje, etiquetado y facturación, etc. (Ramírez, 2016).

2.2.1.6 Clasificación de los operadores logísticos

Los operadores logísticos se clasifican mundialmente como 1PL, 2PL, 3PL, 4PL o 5PL, según el nivel de servicio ofertado al cliente y cuyas definiciones se mencionan a continuación:

- Los 1PL (First Party Logistics): contratación externa del transporte

- Los 2PL (Second Party Logistics): contratación externa del transporte y del almacenamiento

- Los 3PL (Third Party Logistics): contratación externa del transporte, almacenamiento, y de la resolución de problemáticas más universales: oponer nuevas medidas de orden dentro del proceso, para poder llegar al objetivo.

- Los 4PL (Fourth Party Logistics): contratación externa. El operador se responsabiliza de mejorar el proceso en general, entre su cliente, sus clientes y los proveedores de su cliente. Los 4PL son responsables de gestiones administrativas y a su vez de los operadores logísticos.

- Los 5PL (Fifth Party Logistics): es el encargado del desabastecimiento de la empresa, en otras palabras, se hace cargo desde el proceso de cambio de la materia prima, hasta el abastecimiento de los mismos en los lugares que lo requieran.

Tomando en cuenta estas características se puede sujetar que, a nivel universal, la gran parte de los operadores logísticos están dentro de la clasificación de 3PL. Esta designación no es empleada en Ecuador (Campillo K., 2018).

2.2.1.7 Logística y transporte de mercancías en el Ecuador

En los últimos años, Ecuador ha dado prioridad al desarrollo del Sector de logística y transporte como conversión de matriz productiva. Según datos publicados El Banco Central del Ecuador (BCE) en las últimas dos décadas, la contribución media de este sector al PIB mundial es 6,8% +/- 1,9%, lo que convierte a la industria en una Competitividad del sistema. Comercio exterior de Ecuador Fuertes perspectivas de expansión, especialmente exportaciones atípicas. La petrolera vende a países europeos y asiáticos. Responde esto a una demanda más efectiva de los servicios de logística y transporte profesionales de carga (Armijos, 2017).

2.2.1.8 Los operadores logísticos en el Ecuador

Las principales empresas a nivel mundial del sector logístico tienen presencia a nivel nacional. Las empresas de transporte (Carriers), que incluye a empresas navieras, aerolíneas, transporte terrestre y ferroviario se encuentran detalladas en la tabla 1.

Tabla 1. *Operadores logísticos en Ecuador*

		TOTAL	
PUESTO	OPERADOR	TEU	BUQUES
1	APM-MAERSK	2.608.402	575
2	MEDITERRANEAN SHG CO	2.373.983	487
3	CMA CGM GROUP	1.502.501	429
4	EVERGREEN LINE	817.848	202
5	COSCO CONTAINER L.	788.375	171
6	HAPAG-LLOYD	728.673	153
7	HANJIN SHIPPING	647.541	120
8	APL	641.642	122
9	CSCL	593.438	138
10	MOL	545.100	111

Fuente: Elaboración propia con cifras del Ministerio de Comercio Exterior (2016)

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

2.2.1.9 Perfil logístico desde Ecuador a EEUU

De acuerdo a los datos el perfil logístico desde Ecuador a Estados Unidos de América es los siguientes datos relevantes:

➤ **Rutas frecuentes y tiempos de tránsito**

Los puertos marítimos de los Estados Unidos de América son el mayor componente del sistema de carga, manejando alrededor del 75% de la carga internacional del país, en términos de volumen. Los principales puertos por donde ingresa la carga ecuatoriana son: Everglades – Miami - Houston - New York - San Diego y Los Ángeles, donde en el año 2016, ingresaron más del 83% de nuestras exportaciones a dicho país.

- Puerto de Everglades (Costa Este): Se encuentra localizado cerca de Fort Lauderdale, Florida. Maneja cargas contenerizadas secas y refrigeradas,

productos petroleros, carga suelta y al granel seca en múltiples terminales. Adicionalmente ofrece los servicios de cruceros.

- En los últimos tres años, el Puerto de Miami en la figura 2, se ha posicionado como uno de los centros logísticos más importantes de la costa este de los Estados Unidos. Será un desafío si se considera que es el puerto base para cruceros más importante del mundo y en estas dos áreas. Los negocios deben estar sincronizados. Desde la perspectiva de Sebastián Yavar, Director de Nuevos Negocios de Port Miami, el puerto no tiene intención de dejar de transportar carga, porque esta parte está creciendo a una tasa del 5% y puede operar 1,1 millones de TEU (contenedores unitarios) por año. 20 pies), aunque la industria de cruceros es más rentable (T21, 2019).

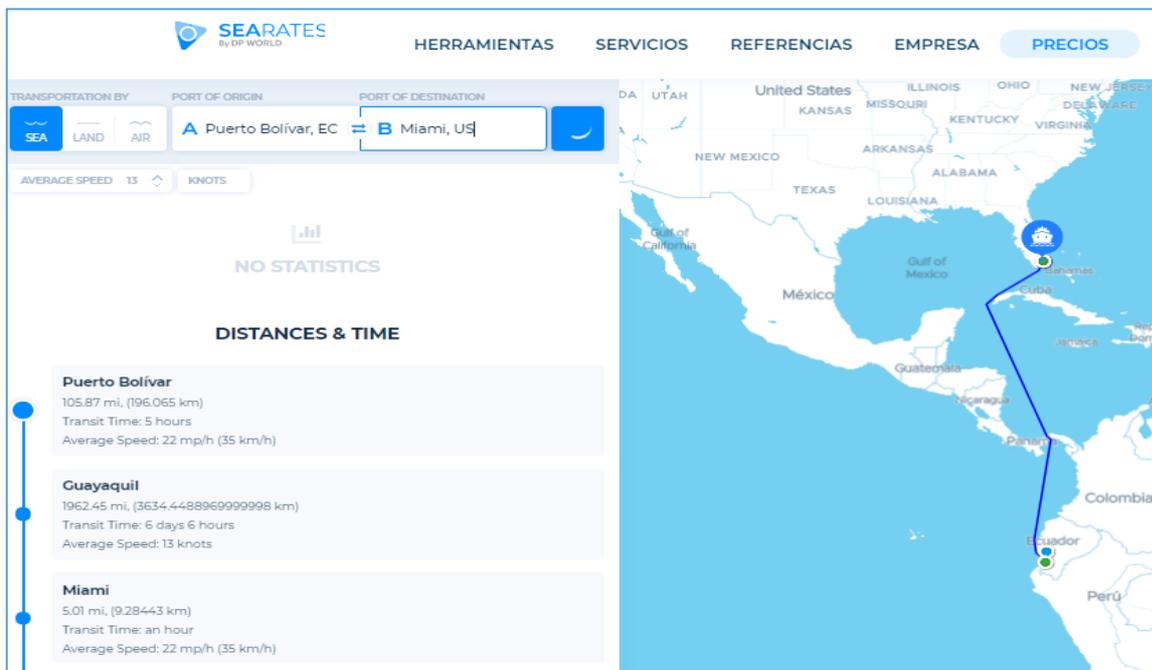


Figura 2. Ubicación Puerto de Miami USA

Fuente: SEARATES, (2020)

2.2.1.10 Contenedores

El contenedor es un embalaje de gran tamaño que facilita el transporte de la carga y sus dimensiones se encuentran estandarizadas para facilitar su manipulación (PROECUADOR, 2017).

Generalmente, las exportaciones de café ecuatoriano a granel se realizan en contenedores de 20 pies (ver figura 3), con forro de polietileno virgen que posibilitan al café ser transportado con rigurosa seguridad en una cámara cerrada, lo cual evita una contaminación causada por poluciones, así como también evita el contacto con la sal del ambiente marino (Centro de Comercio Internacional, 2010).

INFORMACIÓN GENERAL DE CONTENEDORES ESTÁNDAR			
	20'	40'	40' High Cube
DIMENSIONES	20'x8'x8"	40'x8'x8"	40'x8'x9'6"
TARA	2,370 kg / 5,220 lb	4,030 kg / 8,885 lb	4,010 kg / 8,840 lb
CARGA MÁXIMA	30,130 kg / 64,430 lb	28,470 kg / 62,765 lb	28,490 kg / 62,810 lb
PESO BRUTO	32,500 kg / 71,650 lb	32,500 kg / 71,650 lb	32,500 kg / 71,650 lb
LARGO	5,900 mm / 19'4"	12,032 mm / 39'5"	12,032 mm / 39'5"
ANCHO	2,352 mm / 7'8"	2,352 mm / 7'8"	2,352 mm / 7'8"
ALTURA	2,395 mm / 7'10"	2,395 mm / 7'10"	2,700 mm / 8'10"
CAPACIDAD	33.2 m3 / 1,172 ft3	67,7 m3 / 2,390 ft3	76,3 m3 / 2,694 ft3
			

Figura3. Dimensiones de contenedores

Fuente: Hapag Lloyd-PROECUADOR, 2020

2.2.1.11 Puertos marítimos usados en la cadena de DFI del café

El Puerto de Guayaquil es el puerto principal de la República del Ecuador, por medio del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Se construyó durante el periodo 1.959 - 1963. Su ubicación privilegiada compone un estímulo para la captación del tráfico de rutas del lejano oriente y del continente americano, en especial a los relativos a la costa del Pacífico (ver figura 4).

El marco legal sobre el que lleva a cabo sus actividades, permite a las empresas privadas desempeñar sin limitaciones la actividad portuaria.

Entre los puertos más importantes del país encontramos:

- a) **El Puerto de Guayaquil:** dispone de una infraestructura idónea para el desarrollo del comercio internacional, sus instalaciones permiten manipular y almacenar tanto carga seca como carga refrigerada. En un área total de 20 hectáreas, con una longitud en muelles de 1.625 metros, divididos en cinco áreas: carga general, terminal de contenedores, terminal de carga a granel, carga líquida granel y melaza y aceites vegetales (CAMA E, 2020).

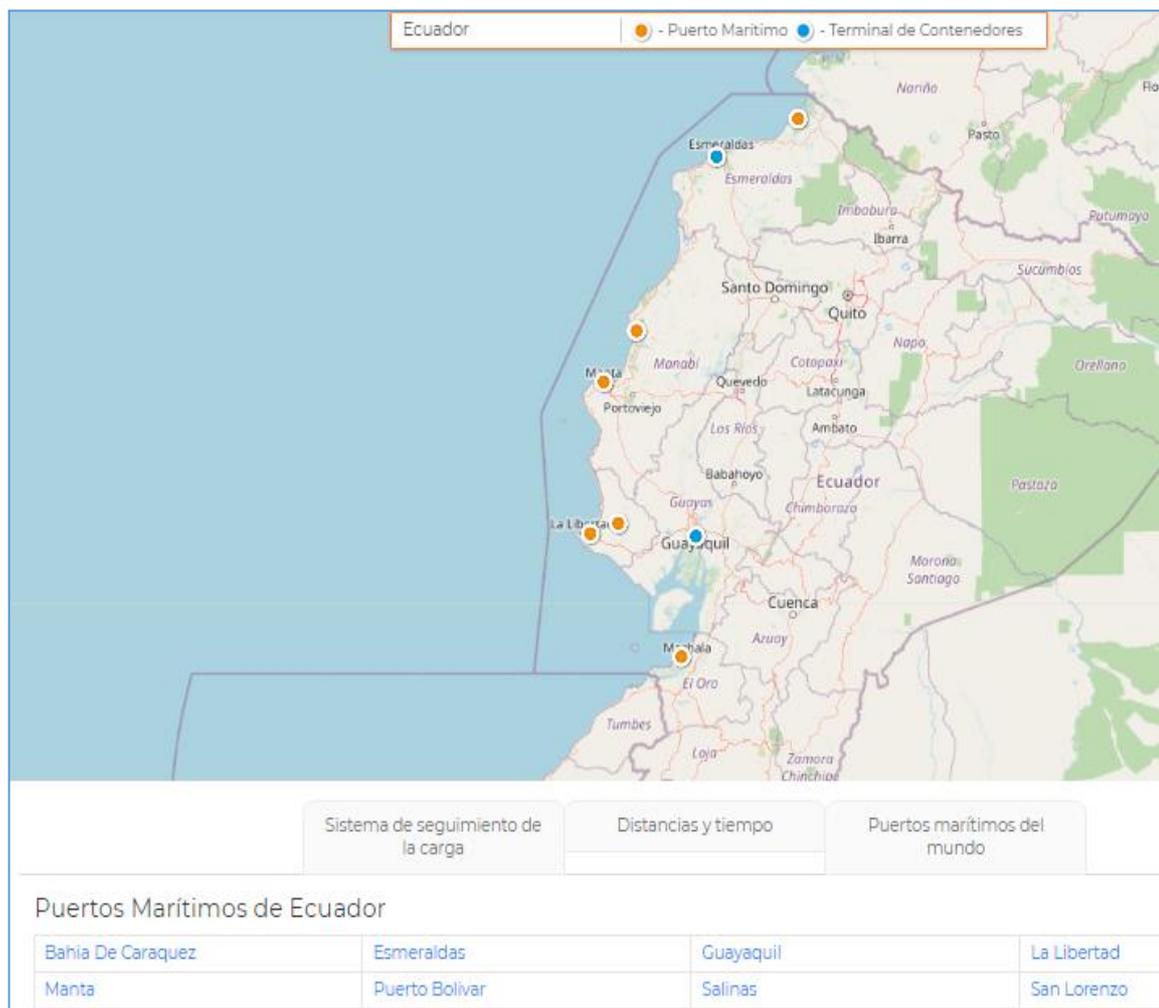


Figura 4. Puertos de Ecuador

Fuente: CAMA E, (2020)

- b) **Puerto Bolívar:** está localizado en el sur del Ecuador. Es el segundo puerto más importante del país en cuanto a carga movilizada. Desde Puerto Bolívar se exporta fundamentalmente banano, que bordea el 96% del total de carga que se

mueve cada año. A través de la modernización de la terminal portuaria, también se prevé capturar la producción bananera de la zona norte de Perú.

El 4% restante de los envíos, corresponde a productos como la piña, mango, frutillas, mariscos, entre otros. Adicionalmente se desarrolla a gran escala las exportaciones mineras de cobre y oro, que provienen de la provincia de Zamora. (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, 2020)

2.2.2 El café

2.2.2.1 El café y su origen

El consumo de café en hombres y mujeres fue hace muchos años sin embargo el cultivo y comercio de café tuvo sus inicios en el siglo XV (ver figura 5).

De acuerdo a la Organización Internacional del Café (OIC), los países que aun producen café y realizan la exportación de la mayor parte de su producción alcanzan ganancias que superan los USD 20 mil millones. Millones de personas viven de esta actividad (ICO, 2019, pág. 6).

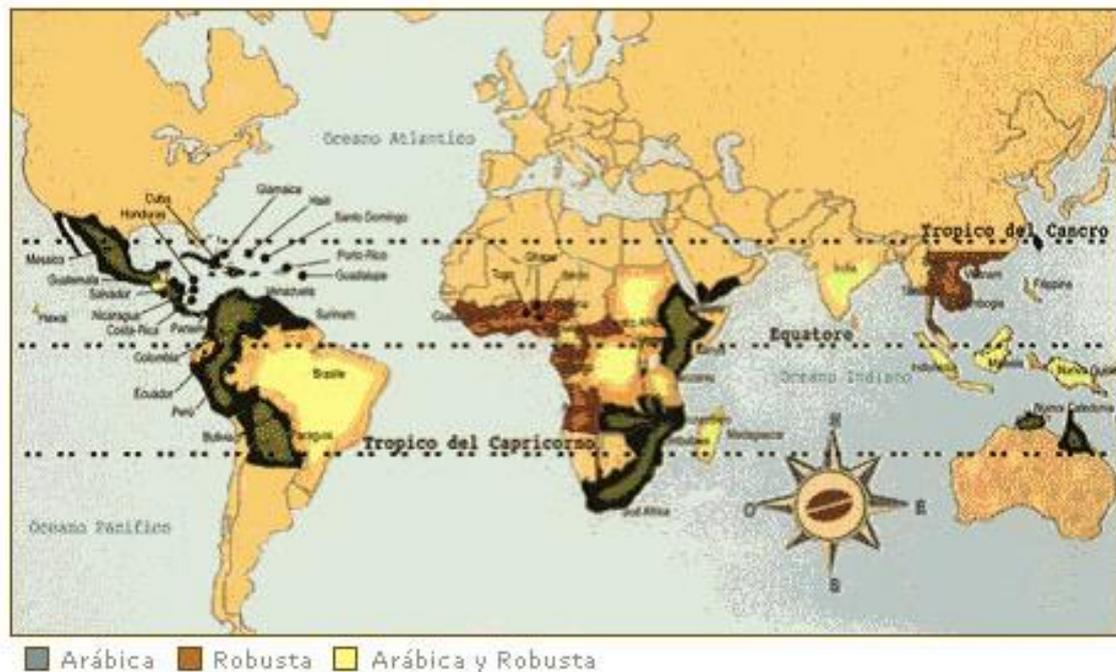


Figura 5. Distribución geográfica del café

Fuente: Aroma de Café (2019). En <https://www.aromadecafe.es/cata-de-cafe/el-cafetal>

2.2.2.2 Generalidades del café

En el Ecuador se produce las especies de café arábigo y robusta, la producción de estas especies se concentra en las cuatro regiones geográficas. El café arábigo tiene una amplia adaptabilidad a los distintos ecosistemas de las cuatro regiones del Ecuador (Costa, Sierra, Amazonía e Islas Galápagos). Este café se cultiva en altitudes cercanas al nivel del mar hasta los 2.000 metros (Arteaga, 2013) en la figura 6, se muestra la caracterización del café arábigo, producto que es objeto de estudio para el plan de exportación.



Figura 6. Características del café arábigo

Fuentes: Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), 2013.

2.2.2.3 Evolución del sector cafetalero a nivel mundial

El café ha tenido un crecimiento en la demanda a nivel mundial, llegando hasta un 65% desde la década del 2000 lo que refleja un aumento considerable (ICO, 2019).

El crecimiento es debido al aumento del consumo en diferentes economías y en países productores del mismo.

La tasa de consumo en mercados habituales que ya tenían una gran cantidad de demanda a nivel general se reforzó ofreciendo diferentes segmentos, ya que las innovaciones que surgieron como diferentes sabores dieron mayor comodidad al momento de consumir.

De manera contraria a lo que sucedió con la demanda del mercado, los costos del café sufrieron un descenso en sus precios llegando a disminuir un 30% muy por debajo en comparación al precio histórico la década del 2010 ver figura 7.

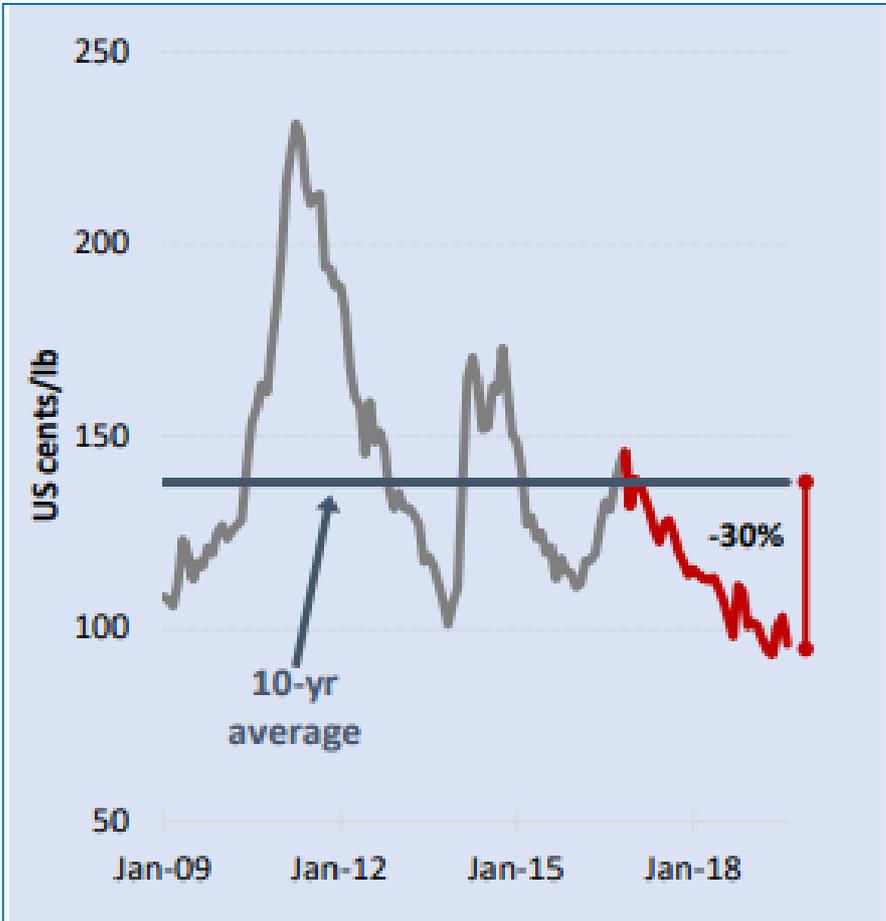


Figura 7. Variación negativa en el precio 30%

Fuente: Organización Internacional del Café (OIC), 2019.

Una de las mayores dificultades a nivel global a la que se enfrentan los productores de café es el cubrir los gastos operacionales con respecto a la logística, insumos y cultivo ya que

con el paso del tiempo el precio del café ha ido en declive, sin embargo, los costos relacionados a su producción se han mantenido y en determinados casos ha aumentado.

La mayor parte de las producciones de café son manejadas por pequeños productores y como grave consecuencia tenemos que sus ingresos se ven afectados al disminuir lo que ocasiona un estilo de vida más bajo pese a comercializar un producto que tiene mucha acogida a nivel mundial

El desplome de los precios del café tiene graves consecuencias económicas y sociales para los países productores (ICO, 2019).

2.2.2.4 La industria cafetalera en Ecuador

Nuestro país Ecuador posee excelente condición climática y de tierra que nos convierte en un gran productor de café en sus diferentes variedades; hay aproximadamente 219.612 hectáreas para sembrar este producto distribuido en 20 provincias; las principales provincias productoras de café se pueden nombrar a Orellana, Sucumbíos, Manabí, Los Ríos (ANECAPÉ, 2018).

Nuestro país Ecuador cuenta con una producción estimada en 640 mil sacos de café de 130 libras, convirtiendo la producción promedio en 400 libras por hectárea (ANECAPÉ, 2018).

Tomando como referencia los 3 últimos años, las estadísticas reflejan que nuestro país Ecuador ha tenido un importante incremento en su desarrollo industrial cafetalero, y esto se ve reflejado en el puesto que ocupa como el 2do país que más produce y exporta café industrializado en América, de igual manera se encuentra ubicado en el 10mo puesto a nivel mundial según las estadísticas oficiales de la OIC.

2.2.2.5 Canales de distribución

Es complicado que los productores de café tengan un contacto cercano con todos los clientes en potencia debido a la gran cantidad de personas y empresas que importan y compran estos productos a nivel internacional, por este motivo la distribución de la producción se canaliza a la oferta por medio de cadenas de comercialización, es decir que utilizan intermediarios para poder realizar las respectivas ventas (DIARIO EL EXPORTADOR, 2020), que cuenta con los canales de distribución (ver figura 8).

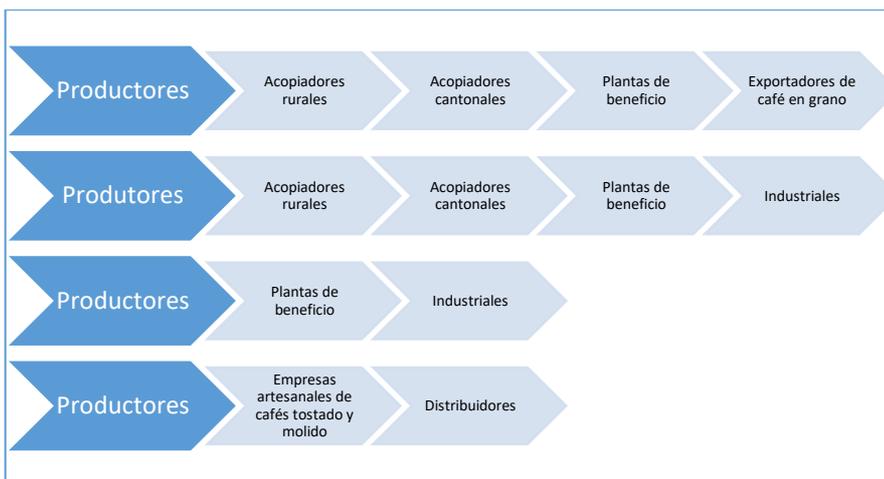
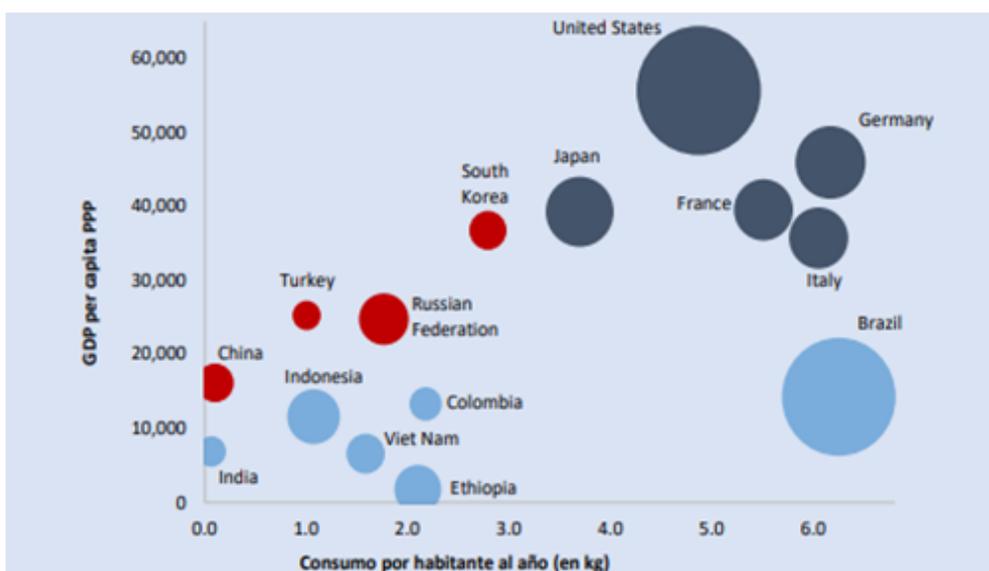


Figura 8. Canales de distribución del café

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

2.2.2.6 Demanda internacional del café

La demanda del café en países emergentes y en los países que producen el este producto tuvieron un incremento mucho más acelerado que en los mercados de países tradicionales; esto ofreció más alternativas de venta y abrió más oportunidades de ingreso a nuevos mercados



Nota: El tamaño de los círculos representa el consumo total al año (en millones de sacos). Clasificación: mercados tradicionales (azul oscuro), mercados emergentes (rojo), mercados exportadores (azul claro) Fuente: OIC

Figura 9. Consumo por habitante de café

Fuente: (ICO, 2019)

En la actualidad el café se exporta en más de un 90% en forma verde y el valor agregado se sigue concentrando en los países importadores, teniendo los países productores retos técnicos que superar como: costo de transporte y comercialización como podemos ver en la figura 10, la concentración del 91% del mercado en exportaciones de café verde, siendo apenas un 0,3% la cuota de mercado del café tostado y un 8,2% el café soluble con datos entre los años 2014 al 2018 (ICO, 2019).

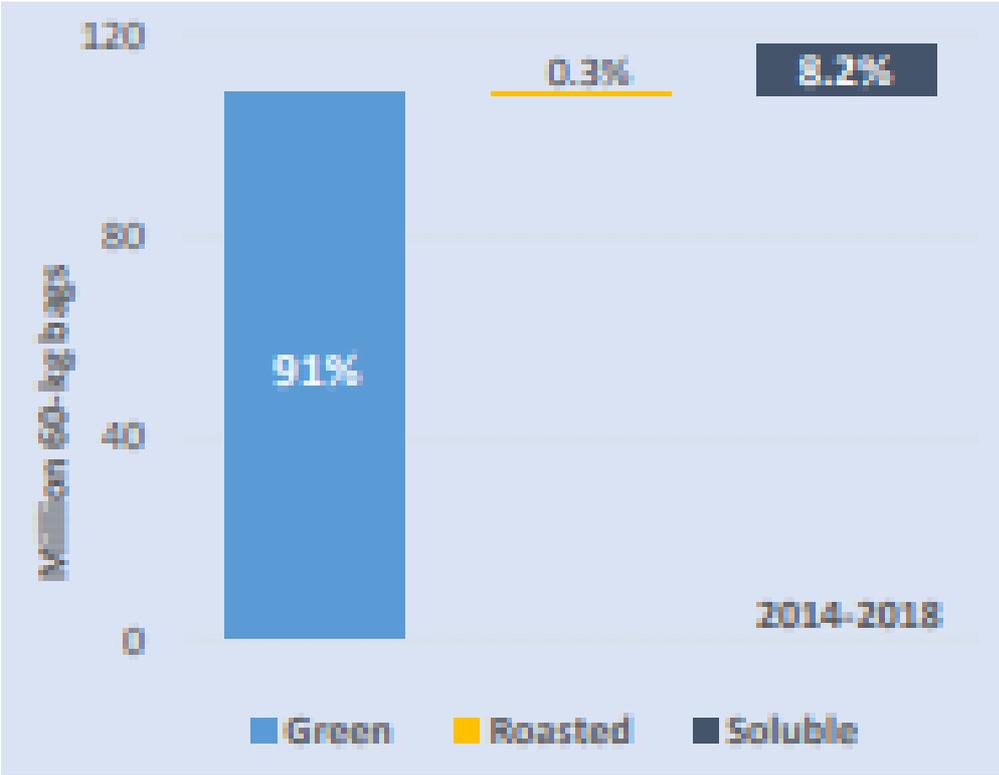


Figura 10. Exportaciones de café

Fuente: (ICO, 2019)

En la actualidad el 46% de las compras internacionales de café se realizan en países de mercados en vía de desarrollo y de países que producen este producto, al revisar las estadísticas de hace 3 décadas vemos que la demanda de estos países solo alcanzaba el 29% (ICO, 2019).

Entre los principales países importados de café tostado encontramos que Francia en el año 2018 se encuentra como principal importador seguido de Estados Unidos de Norte América (ver figura 11).

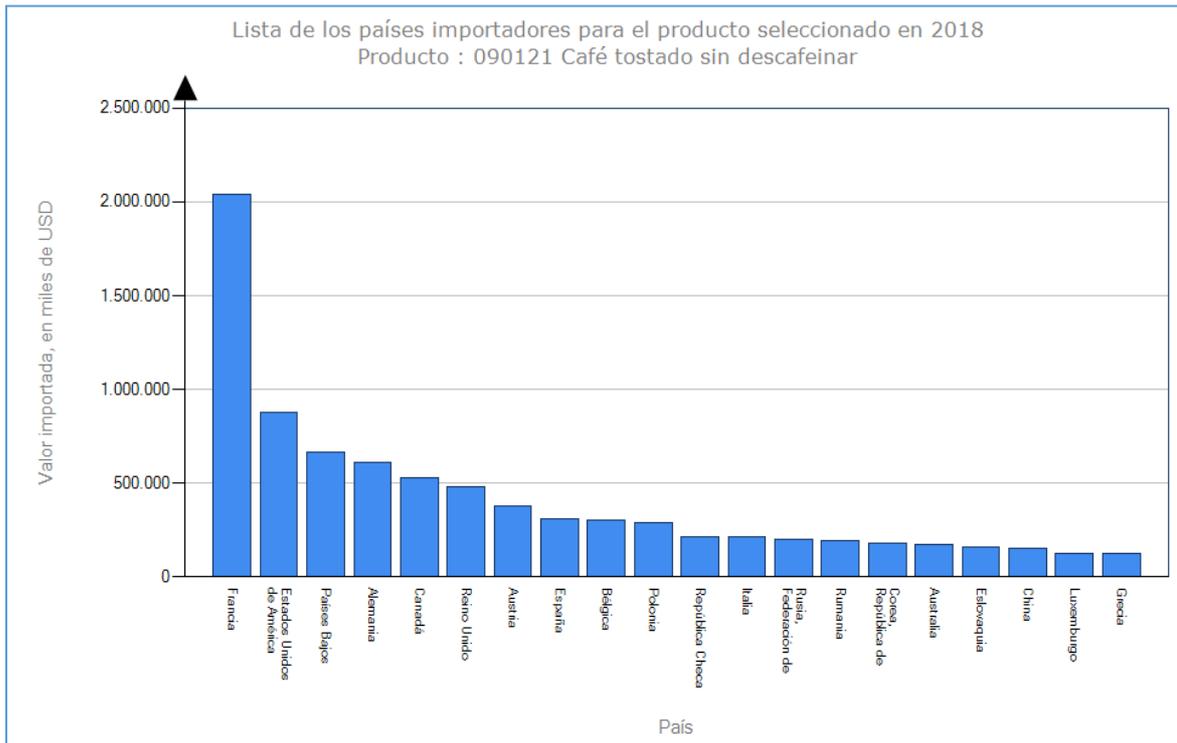


Figura 11. Países importadores de café

Fuente: TradeMap (2020)

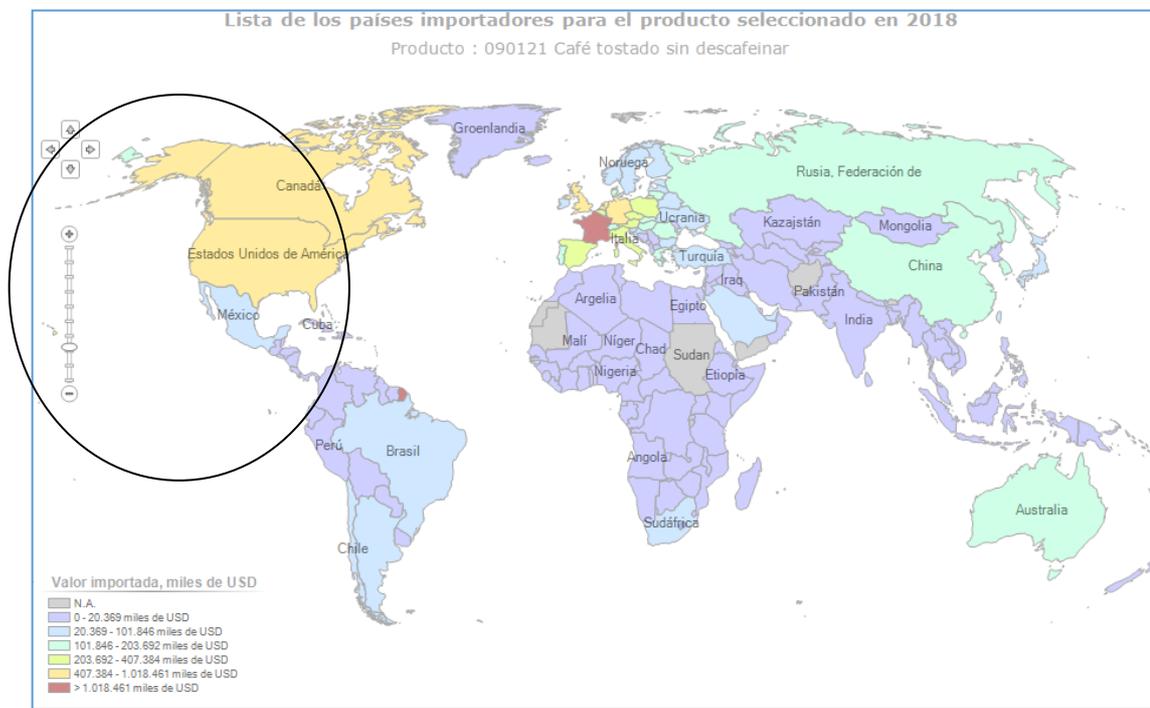


Figura 12. Distribución geográfica de los países importadores

Fuente: ITC (2020)

En la figura 12, identificamos que el mercado de los Estados Unidos se encuentra entre los países que más importan encontrándose en un rango de 407.384 – 1.018.461 miles de USD, en el año 2018 de acuerdo a los datos de (UN COMTRADE/ITC, 2020).

2.2.2.7 Perfil competitivo del Ecuador en el sector cafetalero

El ranking de competitividad global del Foro Económico Mundial (FEM) Ecuador en el 2017 se ubica en el puesto 97 de 137 economías, con un índice de competitividad global (ICG) de 3,91.

Los productos de la oferta exportable de Ecuador que ingresan al Acuerdo con la UE con arancel 0%, encontramos al café en comparación con Brasil principal competidor de Ecuador en la exportación de este producto.

El café involucra a pequeños productores tanto en la sierra como en la costa teniendo un peso de importancia del 68% del total de productores a nivel país (ANECAPÉ, 2018).

En el año 2019 nuestro país Ecuador perdió un decimo de punto con respecto a la competitividad mostrada en el año anterior 2018; con un puntaje de 55.7 se ubica en el puesto 90 de 141 economías en el índice de Competitividad Global 4.0 del Foro Económico Mundial. Esto deja claro que nuestro país aun tiene una deuda pendiente con sus proyectos de mejora en la competitividad, la competitividad esta compuesta de varios factores, según el FEM hay 12 pilares principales que dan un score, los mismos que le otorgan a un país una posición en el ranking de competitividad mundial (ESPAE, 2019). Ver tabla 2.

Tabla 2. *Ranking de competitividad Global*

País	ICG 2019 (entre 141 países)	
	Ranking	Score
Ecuador	90	55.7
Mundo		
Los dos mejores		
Singapur	1	84.8
Estados Unidos	2	83.7
Los dos peores		
Yemen	140	35.5
Chad	141	35.1

Fuente: Foro Económico Mundial “ Reporte de Competitividad Global, 2019”

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

2.2.2. 8 Acuerdos comerciales

Ecuador es beneficiario del Sistema General de Preferencias (SGP), que concede un tipo arancelario cero o impone aranceles por el contrario Reducir a determinados países beneficiarios. Suelen estar en El desarrollo, a través del acuerdo, puede promover ciertos Productos con procedimientos preferidos. Como sus principales objetivos son: Exportar, apoyar la industrialización y promover el desarrollo económico de estos países. El gobierno ecuatoriano negocia a favor del sector exportador. Éste El acuerdo está abierto a 3500 productos de aproximadamente 127 países / regiones. Vías de desarrollo, incluido Ecuador. (Revista Líderes, 2018).

Aranceles aduaneros ⓘ		
Para el producto 09012100 - Café tostado, sin descafeinar		
Exportado de Ecuador a los Estados Unidos de América		
Año arancelario: 2020 (SA Rev.2017)		
Fuente: ITC (Market Access Map)		
Régimen arancelario ⓘ	Arancel Aplicado ⓘ	CRA ⓘ
Derechos NMF (Aplicados) ⓘ	0%	0%
Remedios comerciales ⓘ		
Para el producto 09012100 - Café tostado, sin descafeinar		
Exportado de Ecuador a los Estados Unidos de América		
Fuente: ITC (Market Access Map)		
<i>Estados Unidos de América no aplica ningún remedio comercial en el producto seleccionado .</i>		

Figura 13. Aranceles en USA

Fuente ITC (Market Access Map), 2020

En relación a los acuerdos comerciales Ecuador mantiene un acuerdo con los Estados Unidos de América mediante el SGP, este entró en vigor 01 de enero de 1976 y que se encuentra vigente, el alcance del mismo es unilateral y es sujeto a reglas de origen. En relación al arancel aduanero del producto de la partida 09012100 – Café tostado, sin descafeinar, este ingresa al mercado de los Estados Unidos de América con un arancel del 0% como se muestra en la figura 13. (Ver anexo1).

En Ecuador existen varios Acuerdos firmados con países favorables al comercio. de los datos de comercio exterior del país de 2010 a 2018 muestran. El principal socio comercial es Estados Unidos, Cuando el sistema es efectivo, los productos de exportación ingresan con aranceles más bajos Opción de preferencia general (SGP), no responde a acuerdos comerciales en sí mismo, es un mecanismo de acceso comercial temporal (BOLETIN INFORMATIVO DE INTEGRACIÓN MONETARIA Y FIANACIERA, 2019).

Para conocer la tarifa arancelaria de un producto en usa debemos ingresar en: Cómo encontrar los aranceles para exportar a Estados Unidos. Debemos ingresar al <https://hts.usitc.gov> (ver figura 14).

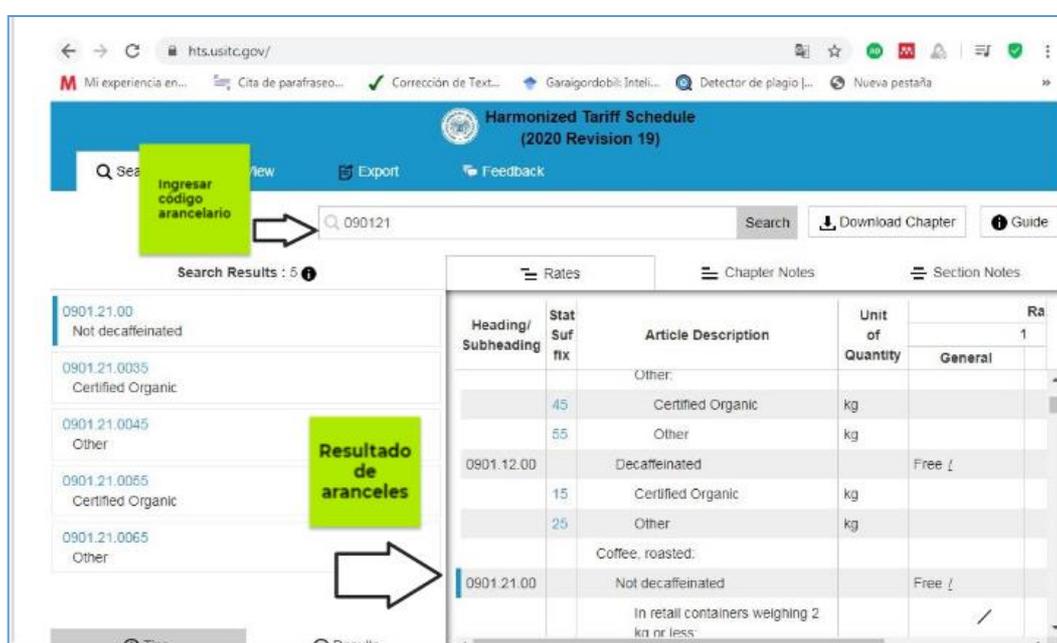


Figura 14. Aranceles en USA

Fuente: USITC.GOV, (2020). <https://hts.usitc.gov> (<http://trade.ec.europa.eu/tradehelp/es>)

2.2.2. 9 Las certificaciones internacionales

Los productos orgánicos ecuatorianos se certifican bajo la Normativa Orgánica del Ecuador, y bajo las siguientes normas internacionales dependiendo del mercado al que van a ingresar como son “Unión Europea (CE 834/2007 y 889/2008), Acuerdo de Equivalencia USA-UE, Canadá Régimen Orgánico (COR), Acuerdo de Equivalencia USA-Canadá, Acuerdo de Exportación Estados Unidos -Japón, Normas para la Exportación de Taiwán” (QSC ECUADOR, 2020). Ver figura 15.



Figura 15. Certificaciones internacionales

Fuente: (QSC ECUADOR, 2020)

2.2.2.10 Políticas de mercado interno y comercialización

En el año 2010 el MAGAP Autorizo que se realicen importaciones de café verde en grano de la partida 0901.11.90.00 a varios regímenes aduaneros como Reg.71 deposito industrial, Reg.21 Importación temporal para perfeccionamiento activo; el boletín N. 330-2010 permitía a los importadores acogerse a este proceso aduanero que cabe indicar que en este régimen en el que la mercadería va pasar por un proceso de transformación para luego ser re exportada a territorio extranjero con un valor agregado (ANECAFÉ, 2018).

Dentro de las políticas de reactivación económica de las zonas afectadas por el terremoto, se estableció un precio de 27 dólares cada quintal de café cereza en la provincia de Manabí.

El Proyecto de Reactivación de Café y Cacao Nacional Fino de Aroma, del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca.

El precio promedio de un quintal de café era de aproximadamente diez dólares. El representante de Kave Café indicó que los 27 dólares es el precio referencial con el que se inicia la cosecha; es decir, que, si en la Bolsa de Valores de New York sube el precio, también aumenta el pago a los caficultores; pero si en la bolsa el precio baja, la compra se mantendrá en el valor acordado.

2.3.Marco Contextual

2.3.1 Historia de la Asociación APEOSAE

Es una asociación fundada en el año 2006, a partir de una de una reunión de varios productores de café debido a diversos problemas entre los que se resaltan los de precios muy por debajo de lo normal de este producto que sufrían en el año 2005 y sumado a la falta de ser respaldados por alguna sociedad o entidad se decide crear La **ASOCIACION DE PEQUEÑOS EXPORTADORES AGROPECUARIOS ORGÁNICOS DEL SUR DE LA AMAZONÍA ECUATORIANA APEOSAE** quien inicia sus actividades un 7 de junio del 2006; esta asociación funcionaba como una alternativa para fortalecer las economías de los pequeños productores del sector de la amazonia dedicados a la producción de café, cacao y plátano (APEOSAE, 2020).

2.3.2 Ideología de APEOSAE

Uno de los principales principios es fortalecer la Asociatividad, hace 6 años atrás la asociación logra dar un gran paso y se construye como una federación para acoger, ayudar e incentivar a los pequeños productores a asociarse. En el año 2014 se registra como “Federación APEOSAE”.

2.4 Marco Conceptual

Exportación: Es el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente de acuerdo a la SENA E, (2017)

Embarque: Es el transporte de la carga de los productos o mercadería en general que permite la salida de un país origen a un país destino. WEBSCOLAR (2018)

Agente de aduana: Es la persona natural o jurídica autorizada por la SENA E para administrar las operaciones de comercio exterior.

Desaduanizar: Es el proceso en donde el producto o mercadería donada tengan el permiso de nacionalización a través de la SENA E.

Mercancía: Son todos los productos que son de libre venta o compra en cualquier país.

Aforo de mercaderías: Es el acto de gestión administrativa y tributaria donde el distrito aduanero revisa la documentación y el reconocimiento físico de la mercancía, considerando su origen, naturaleza, valor y clasificación arancelaria, lo otorga la SENA E de forma física, documental, automática o electrónica.

Aforo físico: Se lo define como la inspección física de la mercadería donde se analiza la naturaleza, peso, cantidad, peso, y clasificación arancelaria, verificándola información en la DAI y que se encuentre en la SENA E.

Aforo documental: Se lo define como la verificación de documentos con la declaración aduanera en la importación realizada, combinada con la gestión documental en la SENA E, determinando la liquidación de los impuestos y tributos a realizar.

Aforo automático: Se lo define como el aforo sistemático y automático que con la información registrada se refleja en la SENA E de inmediato.

Aforo electrónico: Se lo define como la validación electrónica que se presenta en la declaración aduanera, considerando un sistema integrado de informática en combinación con los perfiles de riesgos que posee la SENA E.

Reembarque: Se lo considera como el régimen aduanero donde las mercancías están en depósito temporal en espera de la entrega de un régimen o destino aduanero reembarcados desde el territorio. COPCI, (2010)

Transito aduanero: Se lo considera como el régimen aduanero internacional, donde las mercaderías, se transporta con el control aduanero, desde la oficina principal hacia el exterior. COPCI, (2010)

Incoterm (International Commerce Terms): Se lo define a los términos de negociación, definiendo el lugar y la forma de entrega de la mercadería, transmitiendo los riesgos existentes entre el exportador e importador, además de las operaciones de transporte, carga, Documentos y trámites del exportador. Lavor, (2018)

Impuestos: Son obligaciones en la moneda del país declaradas por la ley, con el fin de certificar a los ciudadanos el bienestar y el acceso a servicios de educación, seguridad, salud, entre otros.

Contenedores: Se lo define como los embalajes de material metálicos con gran extensión y dimensión que son utilizados para almacenar mercancías, son grandes y recuperables con dimensión internacional que protegen a las mercaderías.

Arancel: Es un tributo del estado ecuatoriano designado a los productos importados o exportados.

Carta de crédito: Es un instrumento bancario a favor del exportador, donde el banco cancela una suma de dinero acorde a lo dispuesto por el importador, a cambio de la entrega de los documentos del embarque en un tiempo determinado. ICONTAINERS, (2017)

Certificado de origen: Es cuando el exportador de un producto mediante la autoridad da por certificado el origen del país o región y se lo exige en el país de destino para validar la naturaleza y el origen de las mercancías. MONDRAGON, (2014)

Tasas: Es el aporte económico para los usuarios de un servicio de otorgamiento de crédito otorgado por el estado, no constituye un impuesto, sino un pago por el uso de un servicio

Procedimientos: son los planes que se realizan y el seguimiento de las acciones que se requieren en forma ordenada. RIQUELME, (2012)

DAE (declaración aduanera de exportación): La DAE, es un formulario en el que se registraran las exportaciones que cualquier persona desee realizar, la exportación se debe presentar en el distrito aduanero donde se formaliza la exportación junto con los documentos de soporte y acompañamiento que sean necesarios.

B/L (Bill of Lading): Es un Documento utilizada por el transporte de mercancía vía marítimo, lo emite la empresa naviera con el fin de que se acredite la carga de la mercancía al buque. ESPINOSA, (2017)

Ecuapass: Se lo define como un sistema que posee la aduana ecuatoriana para generar eficiencia en las actividades de comercio exterior, permitiendo a los operadores a realizar los trámites de importación o exportación. CHANGOLUISA, (2015)

2.5 Marco Legal

2.5.1 Código orgánico de la producción, comercio e inversiones

Art. 9.- Atribuciones. - Son atribuciones del Consejo Consultivo, sin perjuicio de aquellas que con carácter técnico y específico pudiera proponerle el Consejo Sectorial de la Producción, las siguientes:

1. Proponer lineamientos técnicos para la elaboración de políticas por parte del Consejo Sectorial de la Producción, así como de otros organismos competentes en las materias a su cargo, tales como: en lo relativo al desarrollo productivo, el Ministerio de Industrias y productividad -MIPRO-, en lo relacionado con promoción de las exportaciones, el Instituto de

Promoción de Inversiones del Ecuador - PROECUADOR-, o lo que atañe a comercio exterior, el Comité de Comercio Exterior- COMEX.

2.5.2 Ley de propiedad intelectual

La protección de la propiedad intelectual es de suma importancia en el desarrollo tecnológico y económico del país, dado que fomenta la inversión en investigaciones y desarrollo, lo cual estimula la producción tecnológica nacional y le confiere al Ecuador con una gran ventaja comparativa y representativa en el nuevo orden económico mundial.

TÍTULO II

DE LOS DERECHOS DE AUTOR Y DERECHOS CONEXOS

CAPÍTULO I

DEL REGISTRO NACIONAL DE DERECHOS DE AUTOR Y DERECHOS CONEXOS

Art. 7.- El Registro Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos estará a cargo de la Dirección Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos del IEPI.(Ley de Propiedad Intelectual)

Art. 8.- En el Registro Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos se inscribirán obligatoriamente:

Los estatutos de las sociedades de gestión colectiva, sus reformas, su autorización de funcionamiento, suspensión o cancelación;

Los nombramientos de los representantes legales de las sociedades de gestión colectiva;

Los convenios que celebren las sociedades de gestión colectiva entre sí o con entidades similares del extranjero; y,

Los mandatos conferidos en favor de sociedades de gestión colectiva o de terceros para el cobro de las remuneraciones por derechos patrimoniales

Art. 9.- En el Registro Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos podrán facultativamente inscribirse:

Las obras y creaciones protegidas por los derechos de autor o derechos conexos;

Los actos y contratos relacionados con los derechos de autor y derechos conexos; y,

La transmisión de los derechos a herederos y legatarios.

Art. 10.- Las inscripciones a que se refiere el artículo 9 del presente Reglamento tienen únicamente valor declarativo y no constitutivo de derechos; y, por consiguiente, no se las exigirá para el ejercicio de los derechos previstos en la Ley (Ley de Propiedad Intelectual)

Art. 11.- La resolución del Director Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos que apruebe los estatutos de una sociedad de gestión colectiva o sus reformas, o que autorice su funcionamiento, dispondrá su inscripción en el Registro Nacional de Derechos de Autor a la que acompañará 2 ejemplares y el comprobante del pago de la tasa respectiva.(Ley de Propiedad Intelectual)

El Director Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos, en los casos de suspensión o cancelación de personería jurídica de una sociedad de gestión dispondrá la inscripción de esta resolución en el Registro Nacional de Derechos de Autor y Derechos Conexos.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Métodos de investigación

La investigación se desarrollará mediante los métodos:

Método descriptivo: se va utilizar para describir la situación actual de la asociación y el impacto de los costos logístico en las exportaciones de café orgánico.

Método analítico: para analizar la información, mediante datos estadísticos de fuentes confiables y fidedignas sobre la producción y exportación del café tostado y molido orgánico para así analizar su desarrollo a lo largo de los años; así como entrevistas para obtener información.

Método deductivo e inductivo de forma combinada para determinar las conclusiones y recomendaciones de la presente investigación.

3.2 Tipo de investigación

La investigación se realizará en la Asociación APEOSAE es carácter descriptivo por el hecho de que se indaga la información con base a la experiencia de la empresa y otras empresas del sector.

La investigación además se la considera descriptiva por el hecho de que en el campo se realizaran encuestas y entrevistas a la gerente general, con ello se establece la necesidad de aplicar un sistema logístico que sirva de guía para las futuras exportaciones.

3.3. Enfoque de la investigación

De acuerdo a APA (2019), el enfoque cuantitativo hace referencia al estudio a partir del análisis de cantidades, es decir que involucra un proceso de estudio numérico que tiene que ver con fundamentos estadísticos. La investigación cualitativa tiene que ver con la exploración no numérica de datos, es un enfoque que se relaciona más con la interpretación subjetiva e inductiva. El enfoque de la presente investigación es mixto (cuali-cuantitativo).

3.4 Técnicas de investigación

Para el desarrollo de la presente investigación, se emplearon las técnicas de la encuesta y la entrevista, las cuales permitieron obtener información primordial sobre el tema investigado.

También se realizará investigaciones de campo e investigaciones bibliográficas; entre las que se utilizarán están las siguientes:

Las fuentes primarias que ayudarán en la recolección de datos para el estudio son las siguientes:

- a) Encuesta a importadores de café USA (ver tabla 3).
- c) Entrevista a la presidenta (e) de la Asociación APEOSAE.

Las fuentes secundarias serán las siguientes:

- d) Revisión de los diferentes canales logísticos que sean pertinentes para este proyecto de exportación.
- e) Revisión de diferentes cotizaciones de cadenas logísticas a nivel nacional

3.4.1. La Encuesta

Una encuesta es un método que se aplica dentro de los diseños de una investigación en el que el investigador busca recopilar información a través de un cuestionario previamente diseñado (Torbay & Paredes, 2016, pág. 43).

Para la encuesta, se diseñó un cuestionario que contiene información general relacionada con el producto, la misma que satisface los requerimientos de información de la investigación.

3.4.2. La Entrevista

La entrevista es entendida como “una de las técnicas más flexibles, dado que puede adaptarse a diversas situaciones, tiempos o personas, y su único objetivo es aclarar dudas, conocer teorías o criterios subjetivos que sirvan de aporte para el planteamiento de soluciones sobre el tema que se investiga” (Torbay & Paredes, 2016). En este caso se realizó una entrevista a la gerente de APEOSAE.

3.5 Población y muestra

El autor Michel Foucault (2012, p. 15) indica que la población resulta factible extraer muestras que sean representativas en el universo. Es conveniente definir en el plan y justificar,

los universos en estudios el tamaño de la muestra, el método a utilizar y el proceso de selección de las unidades de análisis.

Para lograr una aproximación lógica de los gustos que puedan presentar los potenciales clientes a la hora de recibir el producto final, se debe tener en claro la población meta, conociendo sus principales características al momento de elegir café orgánico tostado y molido para su importación.

Se determinó la muestra como de tipo no probabilística porque esta depende directamente de la toma de decisiones del grupo seleccionado. Para esto, se empleó muestras no probabilísticas de tipo casual.

Para llevar a cabo las encuestas, se consideró una muestra de 10 importadores de café en USA; la encuesta fue realizada por correo electrónico. Las preguntas se realizaron con el objetivo de establecer la demanda potencial insatisfecha que tendría el café tostado y molido orgánico exportado desde la Amazonía (Ecuador), en el mercado norteamericano, más concretamente, en la ciudad de Miami.

Se tomó la muestra de 10 empresas importadoras de café en los Estados Unidos, proporcionada por APEOSAE y PROECUADOR, quienes nos facilitaron información sobre la importación del producto (ver tabla 3).

Tabla 3. *Listado de Importadores en USA*

No.	Empresa Importadora USA	Datos de contacto
1	OrganicFruitMarkets LLC	Correo electrónico contact@organicfruitmarkets.com Dirección 7500 NW 25 TH ST SUITE 237 MIAMI FLORIDA
2	Sagitarius Intl LLC	Correo electrónico oscar@sagitariusinter.com Dirección 2050 Coral Way Suite 517 Miami Florida

3	Los Nicas Distributors, Inc.	<p>Correo electrónico losnicasdist@aol.com</p> <p>Dirección 4707 E 11 avenue Hialeah Florida 33013</p>
4	CafeKreyol	<p>Correo electrónico info@cafekreyol.com</p> <p>Dirección 6100 W Snowville Rd Brecksville OH</p>
5	Blastinteractive	<p>Correo electrónico Blastinc@hotmail.com</p> <p>Dirección 3131 ne 188th St Aventura FL 33180 Miami Florida</p>
6	EL CAFE USA LLC	<p>Correo electrónico xycaza@elcafeusa.com</p> <p>Dirección 641 Lexington Ave., 13th Fl 1306 - 1318 New York NY</p>
7	The Next Idea International LLC	<p>Correo electrónico info@thenextidea.net</p> <p>Dirección 21300 Victory Blvd Suite 680 Woodland Hills CA</p>
8	JAVITA COFFEE	<p>7835 NW BeaconSquareBlvd. FLORIDA 33487 Boca Raton ESTADOS UNIDOS</p>
9	Andira USA	<p>trading@andirausa.com www.andirausa.com</p>

10	Andresen Ryan Coffe Co.	ruby@arcocoffee.com www.arcocoffee.com
----	-------------------------	--

Fuente: (APEOSAE, 2020)

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

3.6 Resultados de las encuestas

Entre los datos más relevantes de la encuesta destacamos los siguientes:

1. De los productos que usted actualmente importa ¿se encuentra importando café?

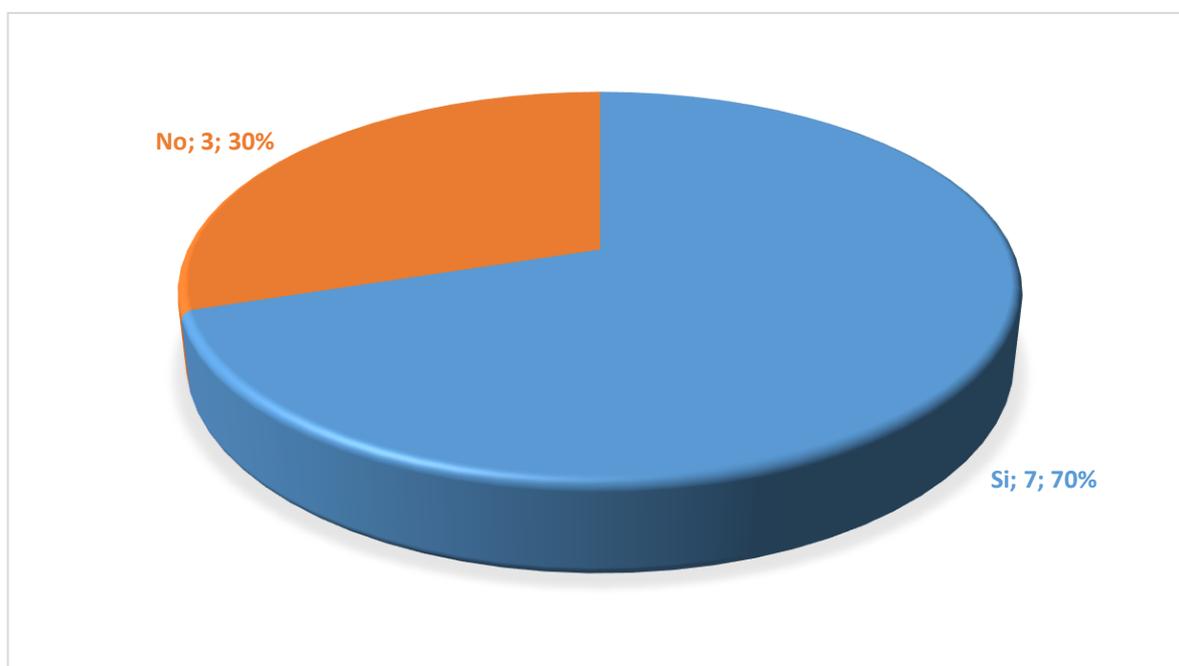


Figura 16. Empresas que importan café

Fuente: Google forms

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Análisis: En la figura 16, observamos que el 30% de las empresas importadoras no importan actualmente café, donde el 70% de las empresas encuestadas actualmente si está importando café.

2. Del café que actualmente importa ¿Importa actualmente café tipo orgánico?

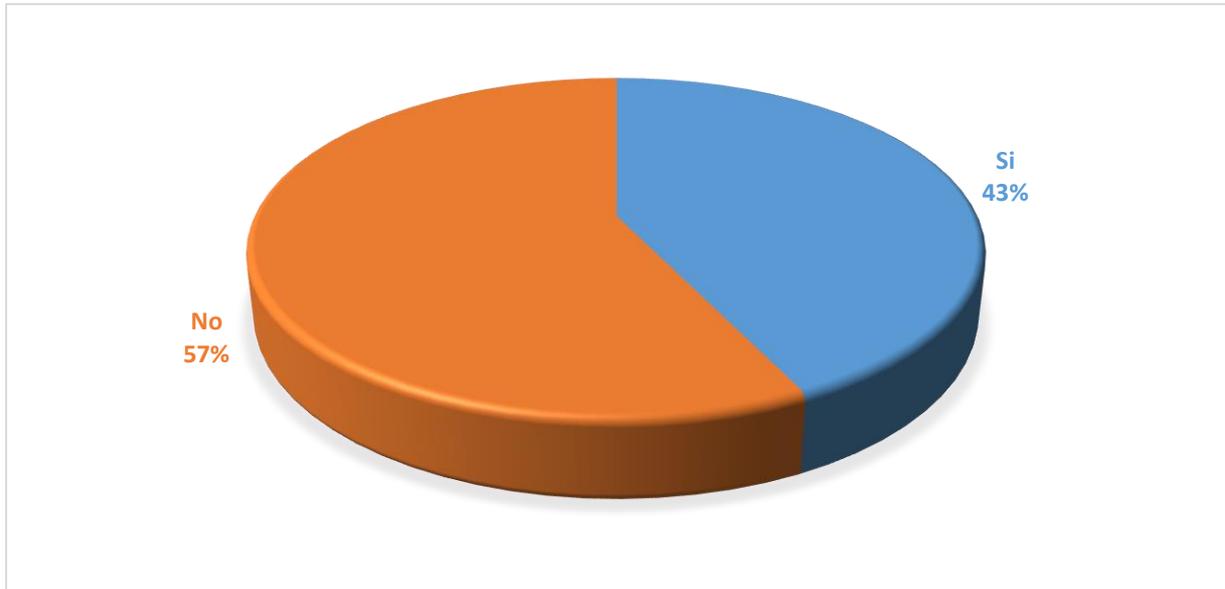


Figura 17. Empresas que importan café tipo orgánico

Fuente: Google forms

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Análisis: En la figura 17, observamos que el 43% de las 7 empresas importadoras que indicó que, si importaba café, afirmó que actualmente importa café tipo orgánico y el 57% indicó que no importa café orgánico actualmente.

3. ¿De dónde importa café orgánico?

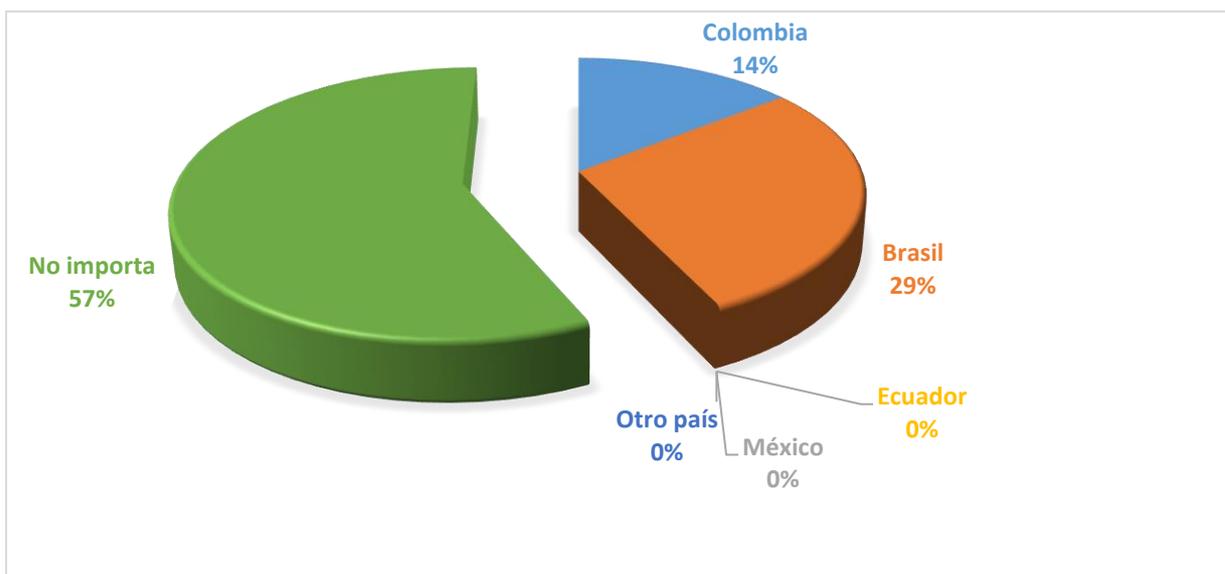


Figura 18. De qué país importa café orgánico

Fuente: Google forms

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Análisis: En la figura 18, observamos que los principales países donde las empresas importadoras de café en USA se encuentra Brasil con un 29%, en segundo lugar encontramos a Colombia con un 14% siendo los principales países proveedores del café orgánico.

4. ¿Estaría interesado en importar café orgánico de Ecuador?

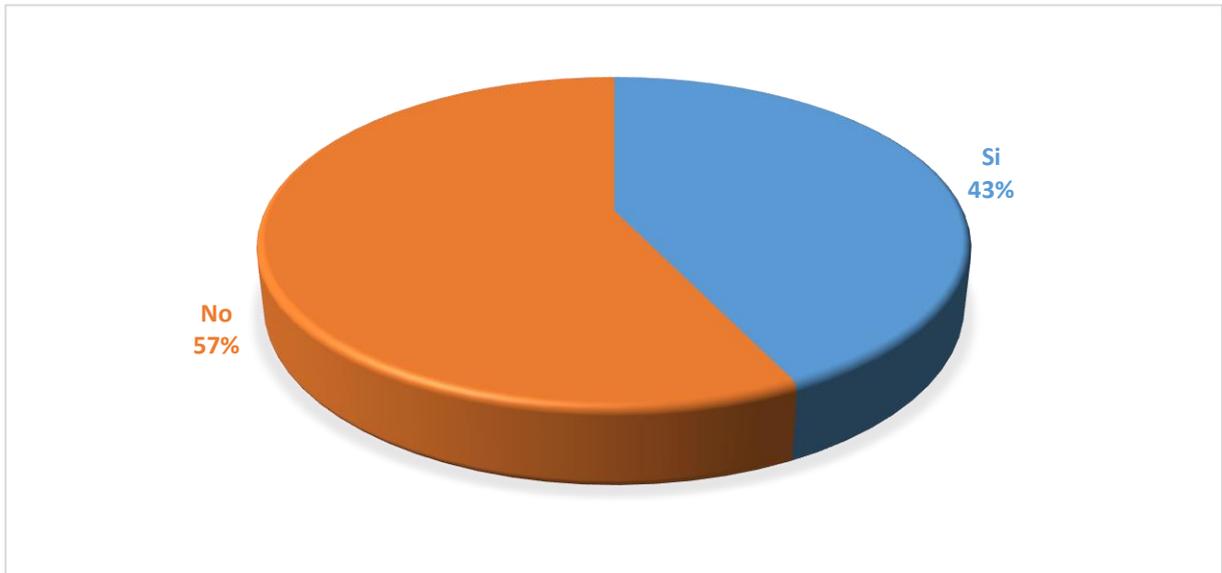


Figura 19. Le interesa importar café orgánico de Ecuador
Fuente: Google forms
Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Análisis: En relación a la pregunta si está interesado en importar café orgánico desde Ecuador, el 42,9% indicó que, si estaría interesado, mientras el 57,1% indicó que no.

5. ¿Qué presentación está interesado en importar?

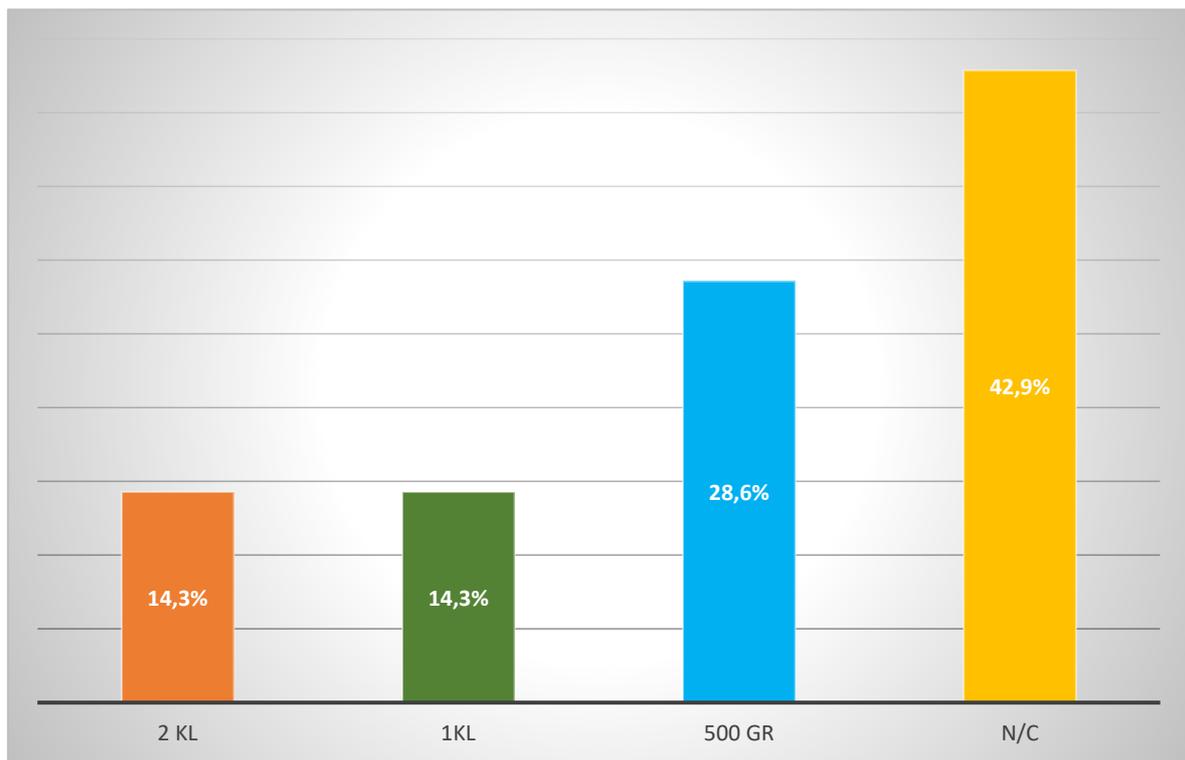


Figura 20. Tipo de presentación de empaque de café tostado y molido

Fuente: Google forms

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Análisis: En la figura 20, observamos que el 28% de las empresas prefiere la presentación de 500 gramos, el 14,3 % está compuesto por la presentación de 2 kilos y 1 kilo y el 42,9% no contestó.

6. ¿Qué términos de negociación utiliza con más regularidad o mayor frecuencia en sus importaciones y negociaciones internacionales?

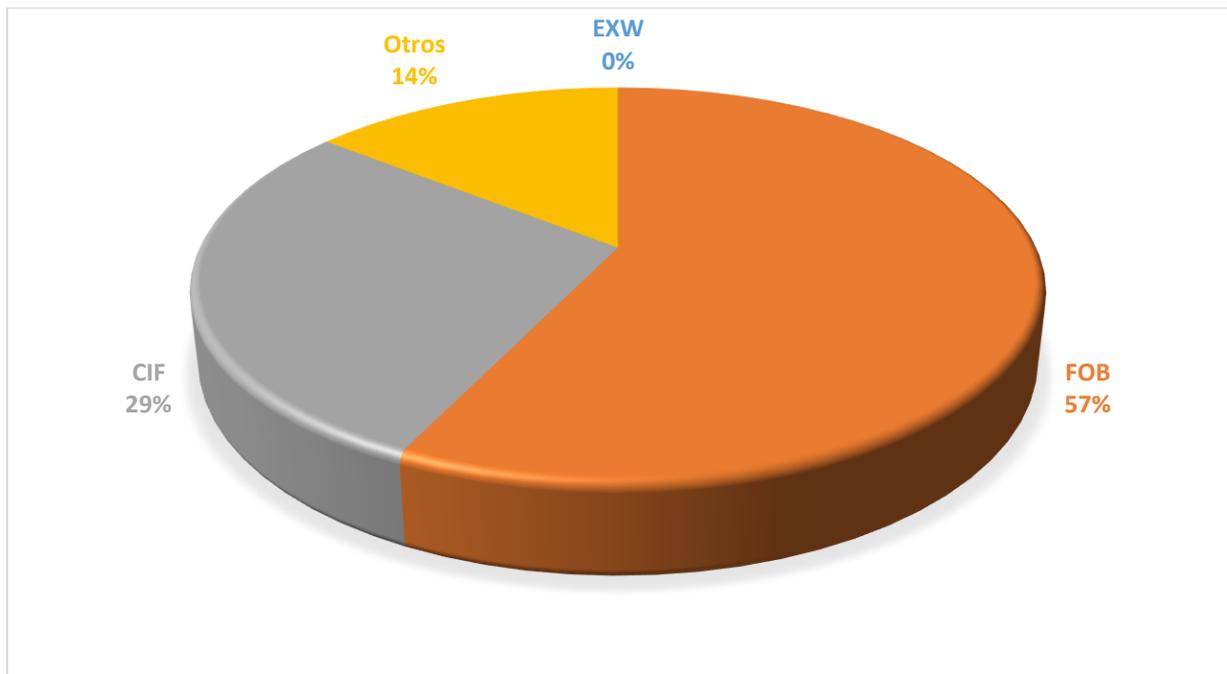


Figura 21. INCOTERMS más usados
 Fuente: Google forms
 Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Análisis: En la figura 21, observamos que el 57% importa en términos FOB, el 29% en términos CIF y el 14 % otros términos.

3.7 Resultados de la entrevista

La entrevista se la realizó vía zoom dada las condiciones actuales de distanciamiento social que mantenemos por la pandemia del COVID-19, el día 05 de mayo del 2020 a la Ing. Nora Ramón, que tiene el cargo de Gerente General de APEOSAE.

Nombre de la entrevistada: Ing. Nora Ramón
Cargo: Gerente General de APEOSAE
Edad: 40 años
Fecha entrevista: 05 de mayo del 2020
Hora: 11h30
Ubicación: Paquisha, Santo Domingo (vía online)
Entrevistador: Adrián Visueta y Juan Salinas

- **¿Cuántos miembros forman parte?**

Desde el 2014, somos una Federación, estamos acogiendo a 8 organizaciones de base (164 familias), que cultivan productos orgánicos, la organización actualmente cuenta 3 líneas de negocio café, chifle y cacao orgánico.

- **¿Cuál es el precio del café verde especial con calidad de exportación?**

Sería \$250 por que incluye las bolsas grainpro y sacos de yute

Para un puntaje de 84 puntos en taza 250,00 USD

Para un café de 85 puntos 280,00 USD

Si incluye bolsa grainpro y saco de yute

- **¿Cómo comercializan actualmente?**

Actualmente, para ser competitivos en los mercados internacionales hemos tenido unos problemas en temas de costos, se maquila para empresas que exportan principalmente a Europa, se está exportando por medio de terceros el producto sale paletizado desde nuestras bodegas y esperamos pronto con nuestra propia marca.

La capacidad de la planta no se está aprovechando porque los productores no llegan a cubrir el volumen para operar al 100% en la planta.

Se está exportando principalmente al granel y micro lotes.

Queremos potenciar el café tostado, molido, pero tenemos el problema del volumen y necesitamos que más productores se sumen a un cultivo orgánico.

- **¿Cuál es el costo de procesar el café?**

El Costos por: tostar, moler, envasar y codificar (en el caso de café molido) Costo de Maquila 35/qq ó 0,73 kilo

- **¿Cuál es la variedad del café?**

Altura del café está entre 800-1400 msnm

- Pruebas de humedad café verde Humedad en oro (12%)

- **¿Cuáles son las certificaciones internacionales orgánicas del producto?**

Certificación orgánica bajo normativa USDA, EU, Nacional

Certificación de Comercio Justo SPP (Símbolo de Pequeños productores)

CAPITULO IV

PROPUESTA

4.1 Título de la propuesta

Informe sobre los costos logísticos y su incidencia en el proceso de exportación de café orgánico al mercado de Miami – Estados Unidos de APEOSAE.

4.2 Generalidades de la propuesta

Tras analizar los antecedentes del sector cafetalero en Ecuador Primero, hay muy pocas empresas ecuatorianas dedicadas, a la exportación de este producto. Por lo general, siempre lo ejecuta una gran empresa o asociaciones, mediante un intermediario. En este caso en particular, hay oportunidades de negociación con la ciudad de Miami con países extranjeros, porque el precio por libra es muy favorable y dependiendo del tipo y características del café, el precio aumentará. A través del análisis, al formular los objetivos específicos del primer capítulo de este estudio en materia de tecnología en el proceso logístico de exportación.

Primero, de acuerdo con la Ley Ecuatoriana, la exportación es el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente.

Los procedimientos aduaneros se describen a continuación y forman parte del análisis aduanero aspectos técnicos que debe cumplir ante los organismos pertinentes para lograr un proceso de exportación competitivo y eficiente.

4.4 Desarrollo de Informe

4.4.1 Diagrama de Flujo de procesos para la exportación.



Figura 22. Diagrama de flujo APEOSAE

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Cabe resaltar, que la cadena de valor del café, que se describió anteriormente, hace referencia al INCOTERM DDP, puesto que se entiende que el vendedor entrega la mercancía nacionalizada en el lugar de destino convenido.

El Café es considerado un producto líder en Colombia se ha convertido en un referente mundial de acuerdo a la Organización Mundial de Café, ha sido el tercer mayor exportador de café en el mundo con 9,59 millones de sacos, y el término de negociación más utilizado por los exportadores de café en Colombia es FOB, puesto que la responsabilidad del exportador solo va hasta que el contenedor se encuentra a bordo del buque, lo cual implica incurrir en menores costos a un menor riesgo.

4.4.2 Procedimientos fase de exportación

En la figura 23 se ha realizado un flujo del proceso de exportación para realizar el análisis de los costos logísticos siguiendo esta estructura.



Figura 23. Fases de exportación

Fuente: Elaborado en base a Villamizar, M. (2010)

4.4.2.1 Análisis de la carga a exportar

Oferta exportable anual de productos de APEOSAE:

Tabla 4. Capacidad de producción APEOSAE

Producto	Capacidad de producción	
	Bolsas de 500 g	
	mes	año
Café Verde- Orgánico		600 qq
Café Tostado Molido Orgánico	3000,00	36000,00
Café Tostado Molido convencional	5000,00	60000,00
Chips de plátano a granel	4400,00	52000,00

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Ficha técnica del producto seleccionado para exportar café tostado molido orgánico

	UNIDAD TÉCNICA APEOSAE	CALIDAD-PSO-BPM- CENTRO DE PRETRA- TAMIENTO
	SISTEMA INTERNO DE GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA: FEB-06-2019 VERSIÓN: 1
	PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD	PÁGINA: 1 DE 1

FICHA TÉCNICA DE PRODUCTO EN GRANO SECO, CAFÉ ORGÁNICO PERGAMINO

DENOMINACIÓN	CAFÉ	OBSERVACIONES
Nombre Comercial	Café APEOSAE	
Nombre Científico	Variedad arábica, Coffe Arábica L.	
Certificación	SPP (Símbolo de Pequeños Productores) ORGÁNICA (BCS OKO GARANTIE)	
Origen Café APEOSAE	Café de la Amazonía Sur del Ecuador	
Descripción del Producto	<p>El café tostado y Molido APEOSAE, es un producto elaborado con la mejor materia prima de la zona , con procesos de clasificación y selección desde la cosecha, post cosecha y tostado .</p> <p>Es un café .</p> <p>El tueste es punto medio, al igual que la molienda, potenciando así aromas y sabores típicos del café.</p>	
Almacenamiento	Bolsa rafia de PP con tejidos tubulares, con boca orillada y fondo cosido de capacidad de 125 libras.	
	Temperatura Almacenamiento 22°C	
	Ambiente de Almacenamiento seco	
	Fecha máxima de almacenamiento 11 meses	
Características Organolépticas		
Forma	Molido medio, partículas gruesas.	
Tamaño de Partícula	500-700 m μ	
Aspecto	Agradable, color café claro	
Aroma	Suave, cremoso, persistente, toques florales, frutos amarillos	
Sabor	Dulce, miel, panela, frutas secas	
Acidez	Media, agradable a cítricos	
Olor	Dulce agradable, floral, miel, fruta tropical, frutos secos, chocolate.	
Humedad	11,5%	

Elaborado por: Ing. Nora Ramón 

Figura 24. Ficha técnica
 Fuente: APEOSAE, 2020

4.4.2.2 Preparación de empaque y embalaje

En la tabla 5 se detalla las unidades por palletes, así como los pesos por unidad y cajas para de café tostado y molido certificado orgánico

Tabla 5. Medidas de empaque

Contenedor:	1 contenedor de 20''
Total Pallets:	10
Total Cajas:	600
Unidades x Caja:	36
Empaque:	Bolsas x 500 Grs
Libras x Caja:	39,6
Kilos x Caja:	18
Total bolsas 500grs:	21.600
Total Kgs por contenedor:	10.800

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Bolsas de café:

Las medidas, para bolsas de 500 gr son: 9 X 32 cm (Ancho x Largo).

Las bolsas gruesas de 5 mil (figura 25), bloquean la humedad, los rayos UV y el oxígeno.

Bolsas con Válvula - Ventile el CO₂ para mantener la frescura de su café.



Figura 25. Bolsas de 500 gr.

Fuente: APEOSAE, 2020

Cajas de cartón:

CALCULADORA CAJAS	EN UN CONTENEDOR
Ancho de Caja (CTN Dimension X)	44 CMS
Largo de Caja (CTN Dimension Y)	24 CMS
Alto de Caja (CTN Dimension Z)	44 CMS
Unidades por Caja (pcs/CTN)	36
¿Puede poner el lado vertical de la caja como base?	No permitir ▾
<input type="button" value="CALCULAR"/>	

RESULTADOS

Tipo de Contenedor	Total Cajas	Total Unidades
Contenedor 20ft	600	21600
Contenedor 40ft	1250	45000
Contenedor 40HQ	1500	54000

Figura 26. Dimensiones de caja de cartón

Fuente: Winner Go. En <http://www.winnergo.cl/calculadora-cajas-caben-contenedor#jumpHere>

Marcaje de cajas:



Figura 27. Marca de cajas de cartón

Fuente: PROECUADOR (2017)

4.4.2.3 Selección de medio de transporte

4.4.2.3.1 Fletes del transporte terrestre de contenedores

Los importadores y exportadores deben asumir las responsabilidades cuando se trasladen a otro puerto. El embarque / desembarque de carga de importación y exportación se origina en la distancia mayor que deberán recorrer los vehículos de carga.

De acuerdo a (Sandoya, 2020) Los vehículos de carga deben recorrer una distancia mayor y los parámetros utilizados para calcular este costo corresponde al valor promedio del flete actualmente cobrado por el transportista, tomando de base las tarifas del a junio de 2014 con una proyección de tarifas constante al 2039, como se muestra en la tabla 6. Estos parámetros corresponden a la cantidad de kilómetros recorridos, es decir, determinan el costo de mover el contenedor (TEU o FEU).

Tabla 6. Tarifas constantes de flete terrestre

Tipo de contenedor	Flete Real proyectado año 2039 (\$/km)
Secos	0,90
Banano	0,98
Refrigerados	1,48
Congelados/mixtos	1,68
Consolidado/desconsolidado	0,60

Fuente: (Sandoya, 2020)

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

4.4.2.3.2 Rutas analizadas

Ruta 1: Transporte terrestre-marítimo: Panguintza-Puerto Bolívar- Puerto de Miami USA.

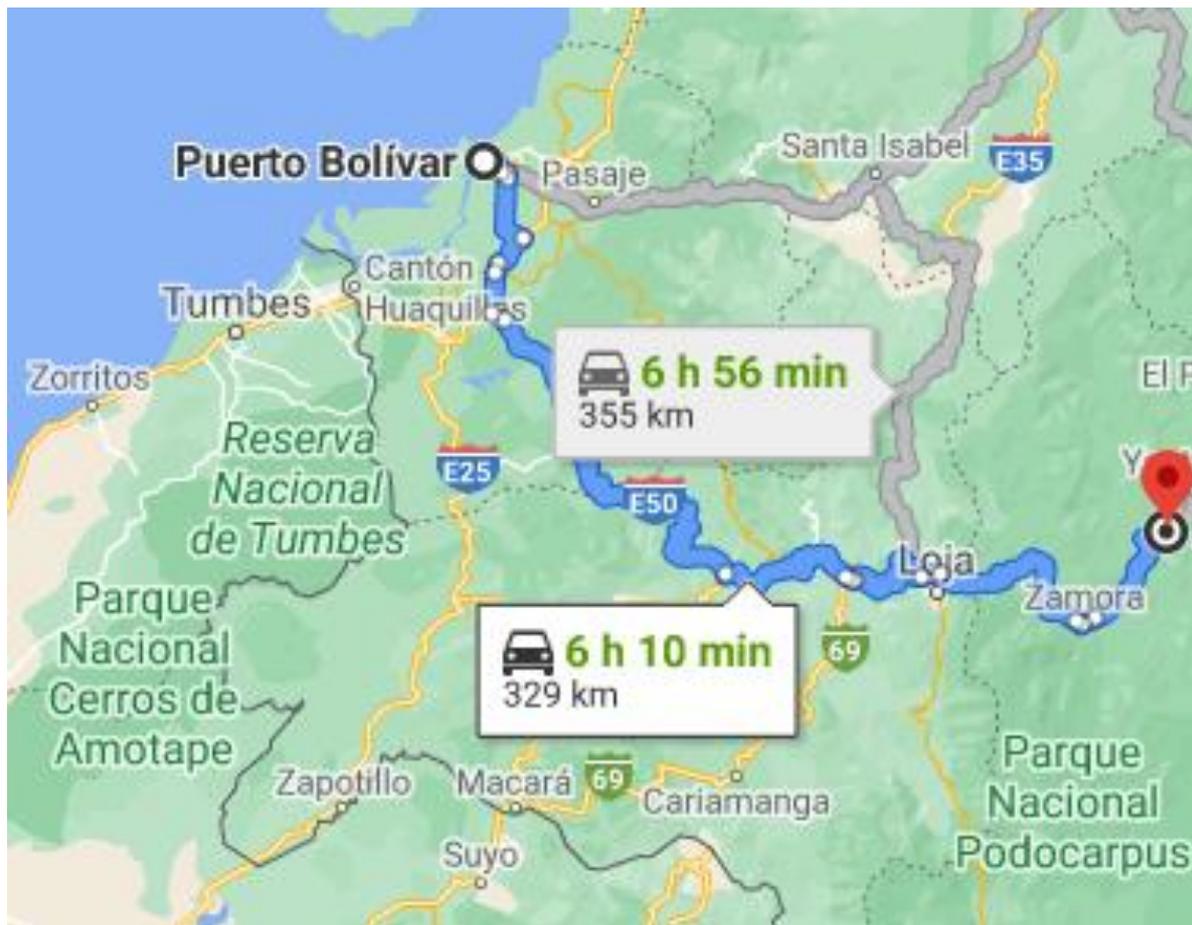


Figura 28. Ruta Panguintza-Puerto Bolívar

Fuente: Google Maps

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Ruta 2: Transporte terrestre-marítimo: Panguintza-Puerto de Guayaquil- Puerto de Miami USA.

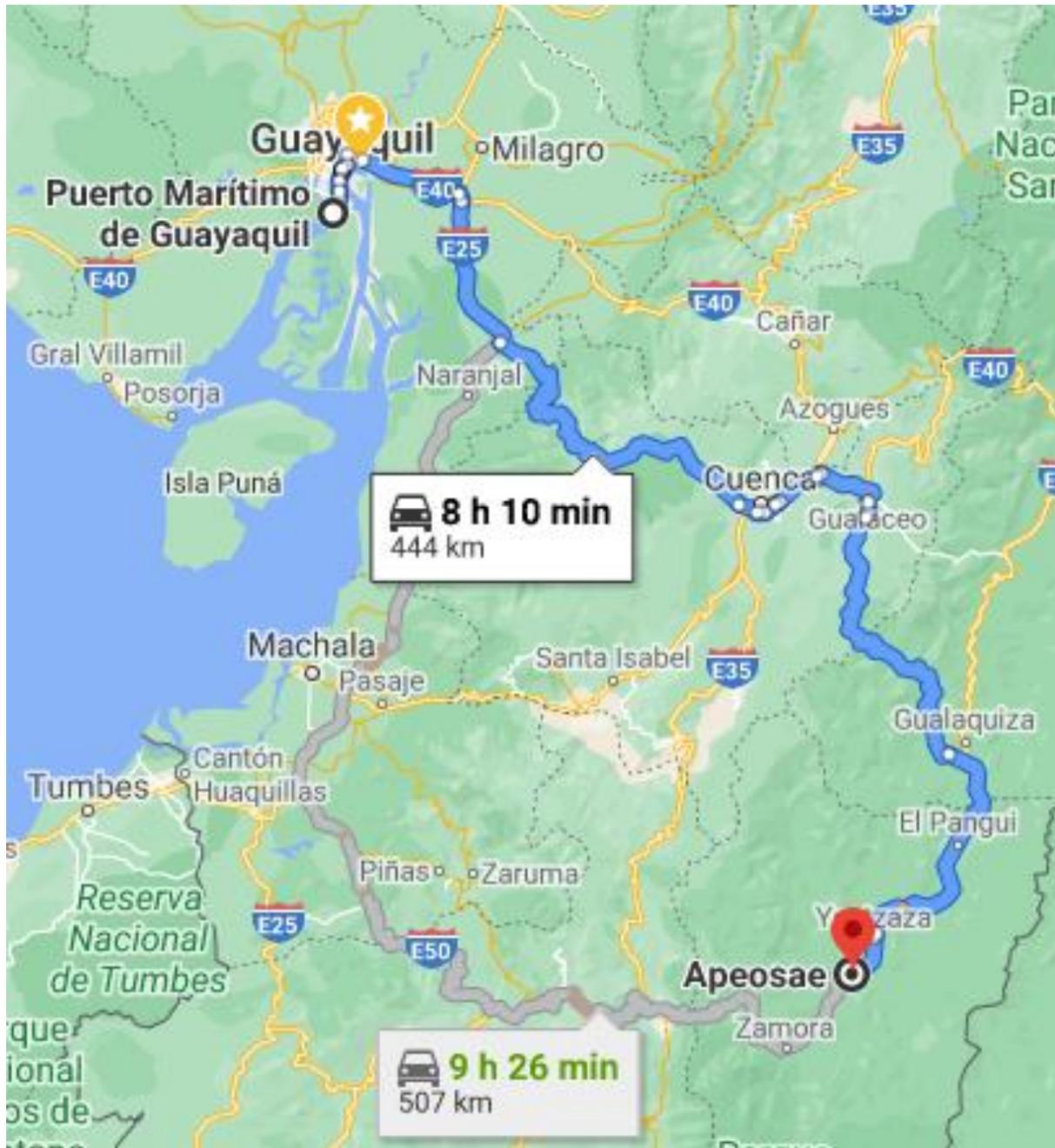


Figura 29. Ruta Panguintza-Puerto Marítimo de Guayaquil

Fuente: Google Maps

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Ruta 3: Transporte terrestre-marítimo: Panguintza-Puerto de Posorja- Puerto de Miami USA.

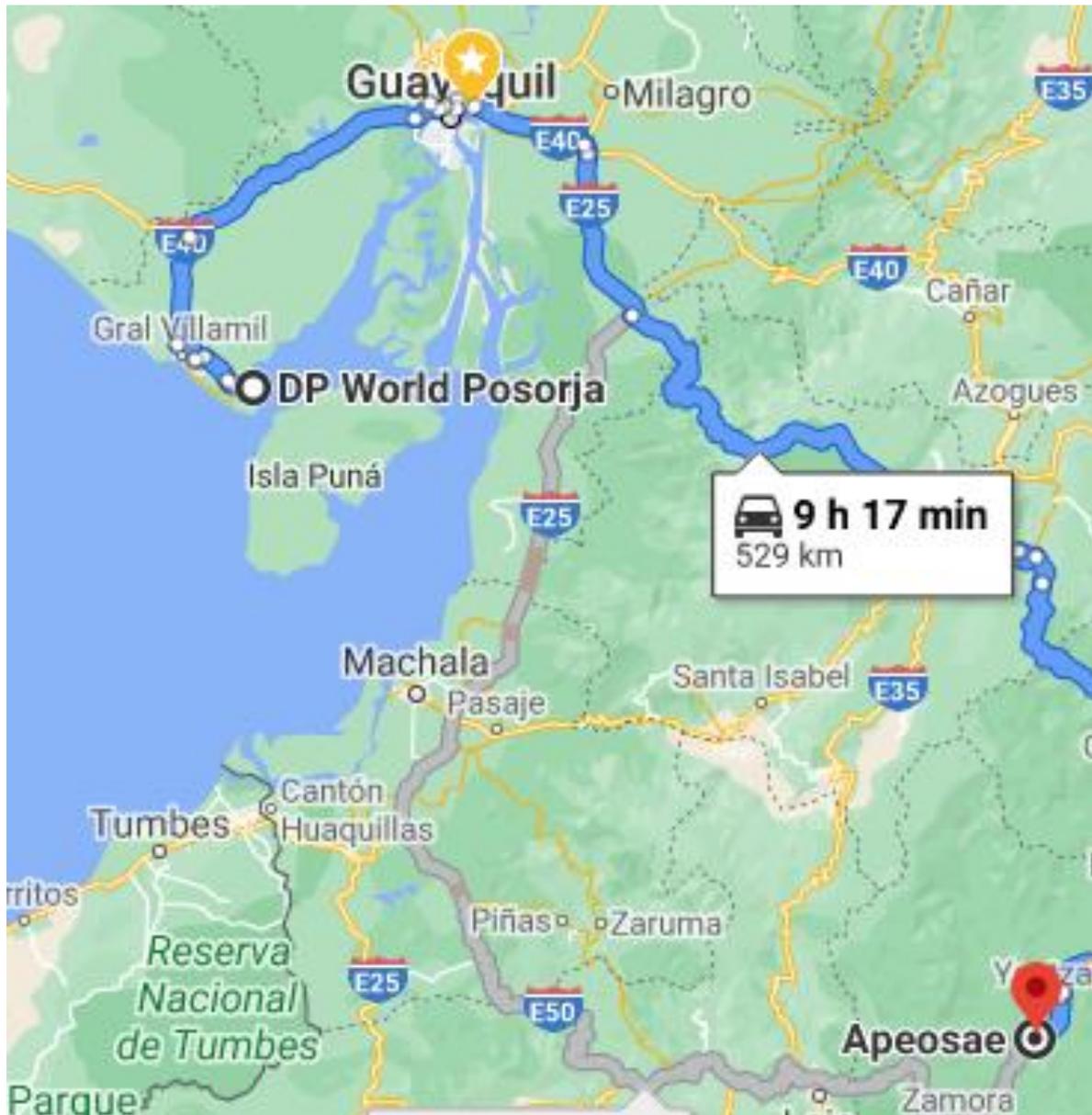


Figura 30. Ruta Panguintza-DP World Posorja

Fuente: Google Maps

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

En estos escenarios se ha considerado 3 rutas (ver figura 28, 29 y 30), para realizar el análisis del costo logístico desde centro de acopio de la asociación ubicado en Panguintza de Zamora Chinchipe donde se carga el contenedor a exportar a través del puerto actual de Guayaquil, Puerto Bolívar en Machala y DP World en Posorja.

4.4.2.4 Costos

Se mencionarán los rubros necesarios para la exportación de café tostado y molido orgánico a Miami, Florida en Estados Unidos como por ejemplo el costo del contenedor refrigerado de 20’.

a) Procesamiento

Partimos de analizar el costo de procesamiento del café, se realizó una proyección con la exportación de un contenedor de 20’ que llevaría 21.600 bolsas de café, con la producción actual de APEOSAE solo puede exportar 2 contenedores al año, lo cual evidencia necesitan incrementar su capacidad de producción para poder tener una mejor oferta exportable en relación a volumen.

Tabla 7. *Costos de procesamiento*

Materia Prima	Cantidad quintal	P. Unitario	Total
Café quintales clasificado 100 libras 1qq	1	\$ 250,00	\$ 250,00
Rendimientos			\$ -
Procesado en APEOSAE			
Tostado se pierde 20%	1	\$ 9,0000	\$ 9,00
Molido Pierde el 10%	1	\$ 7,0000	\$ 7,00
Envasar	1	\$ 0,1800	\$ 0,18
Codificar	1	\$ 0,0200	\$ 0,02
Fundas full color	1,0	\$ 0,7910	\$ 0,79
Etiquetas			\$ -
Flete interno desde asociaciones al Centro de Acopio qq			\$ 10,00
Total 75 libras 1 qq			\$ 276,99
Ganancia 30%			\$ 83,10
PVP local (75 libras)			\$ 360,09

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

El costeo de procesamiento se realizó en base a un rendimiento de un 1qq de 100 libras de café orgánico el mismo que tiene un costo de \$250, este tiene una merma del 30% que corresponde a un 20% en el tostado y 10% al moler, obteniendo un rendimiento de 75 libras

tostado y molido, el transporte de las fincas al centro de acopio para el procesamiento es de \$10 por quintal (ver tabla 7).

b) Exportación

Tanto los exportadores como los importadores están obligados a conocer cuáles son los costos tienen que asumir, cuáles son sus responsabilidades y hasta donde y cuando llega el alcance de las mismas. Los Incoterm son términos comerciales internacionales de negociación que fueron definidos por la Cámara de Comercio Internacional y son usados en varias ramas profesionales entre ellas la compra y venta internacional de productos. Estos términos definen al responsable de que nuestro producto (café) llegue al punto convenido por ambas partes, de igual manera determine cuál de las partes asume los diferentes riesgos.

El “determinar los riesgos” nos ayuda a comprender cuál de las partes se hace responsable en caso que exista algún daño o pérdida de los alimentos. En ciertos casos, quien asume el valor de flete internacional no es quien asume el riesgo por pérdida o daño de la carga.

Cabe señalar que, en los propósitos de nuestra investigación, la persona que compra también se la conoce como importador o tostador, de igual manera la persona quien vende se la conoce como exportador o productor

Uno de los términos de negociación más usados en las importaciones terrestres de café de USA desde México son los términos FOT o FCA, ya que la frontera entre ambos países facilita las operaciones que conllevan estas importaciones; las cifras de estas importaciones superan los 2 millones de sacos al anuales; cabe indicar que existe mucho desconocimiento entre los exportadores e importadores ya que en los términos FOT el riesgo es asumido por el comprador desde el momento que la carga se encuentra dentro en el medio de transporte, mientras en el término FCA el riesgo es asumido por el comprador cuando la empresa transportista recibe la carga para ser transportada.

En relación al termino FOB Franco a Bordo (FOB) “Free on Board: el exportador o vendedor tiene la obligación de realizar la entrega del producto (Café) dentro del container y trasladarlo hasta la aduana y el puerto por el que será embarcado, de igual manera asumirá los valores de transporte interno hasta el puerto de embarque; el importador o comprador por su parte tendrá que contratar y asumir los costos de transporte internacional, seguro, y las respectivas movilizaciones hasta su llegada al puerto o ciudad de destino (DIARIO EL EXPORTADOR, 2020).

Tabla 8. *Costos de transporte interno*

PROVEEDOR DE TRANSPORTE INTERNO	Costo de transporte hasta PBO.	Costo de transporte hasta GYE.	Costo de transporte hasta Posorja.
METROMODAL	\$ 750.00	\$ 1,250.00	\$ 1,400.00
TRANSGON	\$ 900.00	\$ 1,300.00	\$ 1,450.00

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Se ha realizado cotizaciones con dos proveedores nacionales de transporte interno de carga pesada para realizar la movilización del contenedor desde las bodegas de APEOSAE con 3 destinos pres establecidos que es por donde se pretende realizar las exportaciones tal como se muestra a continuación:

Primera ruta. - Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe – PBO Puerto Bolívar – Machala: Debido a que es el puerto más cercano a una distancia de 340 km aproximadamente a las bodegas de APOESAE; se ha ofrecido esta alternativa, la misma que era desconocida por la asociación y el proveedor más conveniente es METROMODAL

Segunda Ruta. - Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe - GYE Guayaquil: La ruta que siempre ha tomado APEOSAE por ser el puerto con más salida y más movimiento del país a una distancia de 430km aproximadamente a las bodegas de APOESAE; de igual manera para esta ruta el proveedor más conveniente por costos es METROMODAL

Tercera ruta: Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe – Posorja – DP WORLD: Es la ruta más larga con el mayor costo de transporte interno, sin embargo, se ofreció esta alternativa debido a que los costos portuarios son los más económicos del mercado y adicional a esto las rutas de transporte internacional de las navieras son las más rápidas hasta nuestro puerto de destino desde esta terminal; METROMODAL también es el proveedor más rentable para realizar esta ruta.

Tabla 9A. Costos logísticos de exportación



Concepto costos exportación	1 qq	Valores unitarios (empaques 500 grs) a	RUTA 1		RUTA 2		RUTA 3	
			Valor por embarque 1 20' b	Tiempo	Valor por embarque 1 20' b	Tiempo	Valor por embarque 1 20' b	Tiempo
Costo café procesado (rendimiento 75 libras)	\$ 276.00							
30% ganancia	\$ 82.80							
PVP	\$ 358.80	\$ 4.78	\$ 103,334.40	Ajustar valor	\$ 103,334.40		\$ 103,334.40	
Costos específicos Ex Works			Costo		Costo		Costo	
Comisión Agente			\$ 3,100.03		\$ 3,100.03		\$ 3,100.03	
Coste embalajes	\$ 1.52		912		912.00		912.00	
Coste documentación exportación			\$ 474.00		\$ 474.00		\$ 474.00	
Coste de adecuación producto mercado destino	\$ 0.50		\$ 300.00		\$ 300.00		\$ 300.00	
Certificado fitosanitario			\$ 75.00		\$ 75.00		\$ 75.00	
Total Valor Ex Works (CCP+MC+CEW)			\$ 108,195.43		\$ 108,195.43		\$ 108,195.43	
Valor FAS (Franco al Costado)			Costo		Costo		Costo	
Coste de manipulación			\$ 150.00		\$ 150.00		\$ 150.00	
Costes transporte Interno	\$ 1.51		\$ 750	7 h 00 min (340 km)	\$ 1,250	8 h 30 min (430 km)	\$ 1,400	10 h 00 min (550 km)
Gastos locales naviera			\$ 253.12		\$ 201.60		\$ 201.60	

Gastos portuarios // porteo, recepción, inspección, sellos, vgm (5 días libres de almacenaje)	\$ 229.54	\$ 250.35	\$ 218.85
Gastos/ trámites aduaneros exportación	\$ 250.00	\$ 250.00	\$ 250.00
Total Valor FAS (ExWorks+ Valor FAS)	\$ 109,828.09	\$ 110,297.38	\$ 110,415.88

Valor FOB/FOT/FOR (Franco a bordo Camión/tren)	Costo	Costo	Costo
Cargo por manejo de terminales Orig - THCO	\$ 192.00	\$ 192.00	\$ 180.00
Otros costos en origen - Marine fuel recovery	\$ 134.00	\$ 134.00	\$ 173.00
Total Valor FOB	\$ 110,154.09	\$ 110,623.38	\$ 110,768.88

Puerto de Origen	Pto. Bolívar	Pto. Guayaquil	Pto. Guayaquil
Nivel de eficiencia Puerto			
Puerto de Destino	Miami	Miami	Miami

Nota:

a) factor de conversión 1 libra=453,592 gramos, 75 lbs=34019,4 gramos/453,592= 75 bolsas de 500 grs.

b) 1 contenedor lleva 21600 bolsas de 500 grs., 600 cajas con 36 unidades =1 contenedor

Fuente: Elaboración propia en base a los resultados de investigación (Salinas & Vizuela, 2020)

Tabla 9B. Costos logísticos de exportación



Concepto costos exportación	1 qq	Valores unitarios (empaque 500 grs) a	RUTA 1		RUTA 2	
			Valor por embarque 1 20' b	Tiempo	Valor por embarque 1 20' b	Tiempo
Costo café procesado (rendimiento 75 libras)	\$ 276.00					
30% ganancia	\$ 82.80					
PVP	\$ 358.80	\$ 4.78	\$ 103,334.40		\$ 103,334.40	

Costos específicos Ex Works		Costo		Costo
Comisión Agente		\$ 3,100.03		\$ 3,100.03
Coste embalajes	\$ 1.52	\$ 912.00		\$ 912.00
Coste documentación exportación		\$ 474.00		\$ 474.00
Coste de adecuación producto mercado destino	\$ 0.50	\$ 300.00		\$ 300.00
Certificado fitosanitario		\$ 75.00		\$ 75.00
Total Valor Ex Works (CCP+MC+CEW)		\$ 108,195.43		\$ 108,195.43

Valor FAS (Franco al Costado)		Costo		Costo
Coste de manipulación		\$ 150.00		\$ 150.00
Costes transporte Interno	\$ 1.51	\$ 750	7 h 8 min (383 km)	\$ 1,250 9 h 16 min (513 km)

Gastos locales naviera	\$ 253.12	\$ 201.38
Gastos portuarios // porteo, recepción, inspección, sellos, vgm (5 días libres de almacenaje)	\$ 229.54	\$ 250.35
Gastos/ trámites aduaneros exportación	\$ 250.00	\$ 250.00
Total Valor FAS (Ex Works+ Valor FAS)	\$ 109,828.09	\$ 110,297.16
Valor FOB/FOT/FOR (Franco a bordo Camión/tren)	Costo	Costo
Cargo por manejo de terminales Orig - THCO	\$ 190.00	\$ 190.00
Total Valor FOB	\$ 110,018.09	\$ 110,487.16
Puerto de Origen	Pto. Bolívar	Pto. Guayaquil
Nivel de eficiencia Puerto		
Puerto de Destino	Miami	Miami
	13-15 días	12-14 días

Nota:

a) factor de conversión 1 libra=453,592 gramos, 75 lbs=34019,4 gramos/453,592= 75 bolsas de 500 grs.

b) 1 contenedor lleva 21600 bolsas de 500 grs., 600 cajas con 36 unidades =1 contenedor

Fuente: Elaboración propia en base a los resultados de investigación (Salinas & Vizueta, 2020)

En el análisis de los costos para la exportación de café tostado y molido de APEOSAE se realizaron tres escenarios establecidos por 3 rutas a los puertos más próximos a la ubicación de la asociación que es Panguintza en la Cordillera del Cóndor en la Provincia de Zamora Chinchipe (ver figura 31).



Figura 31. Ubicación geográfica de APEOSAE

Fuente: Google Maps

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

El análisis de las rutas se realizó en relación a una ponderación de 5 factores como:

- Factibilidad logística
- Distancia al puerto
- Costo de flete terrestre
- Urgencia del cliente
- Costos de terminales portuarios

Es importante señalar, que mientras más se eleven los costos de una empresa respecto de los de sus rivales, será más vulnerable competitivamente, mientras tanto que mayor sea el valor que una empresa ofrezca al cliente de manera rentable en relación con sus rivales, será menos vulnerable competitivamente. Las empresas deben tomar muy en cuenta los costos y rentabilidad al momento de realizar el análisis.

Tabla 10. Matriz Factores Logísticos

Factores	Peso	Ruta 1		Ruta 2		Ruta 3	
		Calificación	Calificación ponderada	Calificación	Calificación ponderada	Calificación	Calificación ponderada
Factibilidad logística;	25	3	0,75	3	0,75	1	0,2
Distancia al puerto	20	4	0,8	3	0,6	1	0,2
Costo de flete terrestre	20	4	0,8	3	0,6	1	0,2
Urgencia del cliente;	15	1	0,15	3	0,45	4	0,6
Costos de terminales portuarias, depósitos fiscales	20	4	0,8	3	0,6	4	1
Total	100%		3,3		3		2,2

Nota:

Calificación
Entre 1 y 4

4	Mayor fortaleza
3	Menor fortaleza
2	Menor debilidad
1	Mayor debilidad

Fuente: Elaboración propia en base a los resultados de investigación (Salinas & Vizueta, 2020)

La lista de factores analizados se determinó en relación a los datos identificados en la tabla 9A y 9B, mediante el proceso de la investigación.

En la matriz de factores logísticos analizados (ver tabla 10), se adjudicó un peso a cada factor dada la importancia relativa del mismo para alcanzar el éxito de la exportación, los factores que se consideraron repercutirán en el desempeño de las exportaciones de la organización.

Se estableció una calificación entre 1 y 4 a cada uno de los factores para poder evaluar las 3 rutas propuestas para el análisis a efecto de indicar si el factor representa una debilidad mayor (calificación = 1), una debilidad menor (calificación = 2), una fuerza menor (calificación = 3) o una fuerza mayor (calificación = 4). Así, las calificaciones se refieren a las rutas, mientras que los pesos asignados por importancia en el proceso.

Multiplicar el peso de cada factor por su calificación correspondiente para determinar una calificación ponderada para cada variable. Sumar las calificaciones ponderadas de cada variable para determinar el total ponderado de la organización entera.

Los resultados obtenidos nos indica que la ruta 1 sería la más factible desde el punto de vista del exportador, ya que obtuvo un puntaje de 3,3 donde los aspectos que podemos resaltar es que la distancia es más corta al puerto lo que influye en costos logísticos, pero el tiempo de viaje al puerto de destino es el más largo lo que le lleva 32 días en llegar.

En segundo lugar, tenemos la ruta 2, sería la más factible desde el punto de vista del exportador y el importador, obtuvo un puntaje de 3 donde los aspectos que podemos resaltar es que la distancia es media al puerto, lo que influye en costos logísticos y el tiempo de viaje al puerto de destino es el más largo lo que le lleva 16 días en llegar, lo que sería un punto intermedio para ambas partes.

Y en último lugar tenemos la ruta 3, esta obtuvo un puntaje de 2,2 ponderado por la distancia más larga desde APEOSAE al puerto de Posorja y tiene un costo más alto para el importador, pero es importante mencionar que es la ruta que menos tarda en el viaje al puerto de destino donde recorrido demora solo 10 días lo cual sería atractivo para el importador dependiendo de su urgencia en el producto.

Tabla 11: *Tabla comparativa de costos logísticos*

	RUTA 1 PBO. PUERTO BOLIVAR		RUTA 2- GYE PUERTO DE GUAYAQUIL		RUTA 3 - PUERTO DE POSORJA	
Costos de transporte internacional y gastos locales de naviera						
	HAPAG LLOYD	MSC	HAPAG LLOYD	MSC	HAPAG LLOYD	MSC
Gastos locales naviera	\$ 253.12	\$ 253.12	\$ 201.60	\$ 201.38	\$ 201.60	No aplica
Cargo por manejo de terminales Orig - THCO	\$ 192.00	\$ 190.00	\$ 192.00	\$ 190.00	\$ 180.00	No aplica
Otros costos en origen - Marine fuel recovery	\$ 134.00	\$ 0-	\$ 134.00	\$ 0-	\$ 173.00	No aplica
Flete internacional	\$ 958.00	\$ 2,026.00	\$ 2725.00	\$ 2,026.00	\$ 2,725.00	No aplica
Costes transporte Interno						
	METROMODAL	TRANSGON	METROMODAL	TRANSGON	METROMODAL	TRANSGON
	\$ 750.00	\$ 900.00	\$ 1,250.00	\$ 1,300.00	\$ 1,400.00	\$ 1,450.00
Gastos portuarios						
	YILPORT - PBO		CONTECON - GYE		DP WOLRD - POSORJA	
Gastos portuarios // porteo, recepción, inspección, sellos, vgm (5 días libres de almacenaje)	\$ 229.54		\$ 250.35		\$ 218.85	

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

4.4.2.5 Documentos

Una vez gestionado el RUC en el Servicio de Rentas Internas, se deberá:



Figura 32. Registro de exportador

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Aquí se podrá:

1. Actualizar base de datos
2. Crear usuario y contraseña
3. Aceptar las políticas de uso
4. Registrar firma electrónica

➤ Obtención de Firma Digital

Banco Central del Ecuador

Para adquirir el TOKEN (identificador) debe acceder a la página web del Banco Central del Ecuador y así ingresar la respectiva solicitud de certificado, en el link www.eci.bce.ec

deberá completar el formulario de solicitud; además deberá adjuntar los documentos requeridos en formato PDF y finalmente enviar la solicitud.

La plataforma del BCE (Banco Central del Ecuador) envía un e-mail para la aprobación y aceptación de la solicitud que se realizó para la creación del certificado, recibido este debe acercarse a las instalaciones del registro civil, revalidar su consentimiento, y realizar el correspondiente pago.

Tabla 12. *Tarifa certificado digital*

PRODUCTO/SERVICIO	VIGENCIA	TARIFA	VALOR +IVA
Firma electrónica en token	2 años	\$49,00	\$54,88
Firma electrónica en archivo	2 años	\$ 27.00	\$30,24
Renovación	2 años	\$18,00	\$20,16
Dispositivo Token (sólo)		\$22,00	\$24,64

Fuente: Data Security

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Al finalizar la obtención de la firma electrónica, deberá de acercarse a las locaciones del registro civil (ver figura 33), portando su solicitud de aprobación, comprobante de pago de un servicio básico, documento de ciudadanía – cedula, y en los casos de extranjeros el pasaporte, de igual manera hay q presentar un escrito de autorización firmado por el representante legal de la empresa y así poder realizar la emisión del certificado y posterior entrega del dispositivo token.

AGENCIA	TELÉFONO	EXTENSIÓN	DIRECCIÓN
Ambato	(03)3731040	37319	Ernesto Alvarado y Bolívar Sevilla
Azogues	(07)3701190	03309	Solano 3-07 entre Matovelle y Rivera
Babahoyo	(05)3700995	18401	27 de Mayo y Segunda calle, Sector 5 esquinas
Coca	(06)3731050	26315	Calles Quito entre Pompeya y Primavera
Cuenca	(07)3700990	01314	Alfonso Jerves y Manuel Vega
Esmeraldas	(06)3731040	08314	Av. Jaime Roldós Aguilera frente al Puerto Pesquero Artesanal Esmeraldas
Guaranda	(03) 3731020	02307	Sucre y Olmedo
Guayaquil Centro	(04)2592470	10106 10124	Pedro Carbo 505 y Av. 9 de octubre
Guayaquil Sur	(04)3712260	11303	Av. 25 de julio y Av. Los Esteros, esquina
Ibarra	(06)3731000	16312	Calle Juan de Velasco y Rocafuerte
Lago Agrio	(06)3731020	36301	La Pinta e Isla Floreana Barrio Gustavo Andrade
Latacunga	(03) 3731030	06306	Hermanos del Buen Pastor y Madres Oblatas
Loja	(07)3701020	17314	Av. Universitaria y Miguel Riofrío
Macas	(07)3701030	24314	Calles Leonardo Rivadeneira y Eduardo Burbano
Machala	(07)3701000	07316	Av. 25 de junio entre Juan Montalvo y 9 de mayo
Manta	(05)3701035	22320	Calle 307 frente a la PJ
Portoviejo	(05)2580905	13017	Paso Lateral Manuel Guillen (al lado de la Cámara de Comercio)
Milagro	(04) 2592470	10357	Av. Cristóbal Colón y 17 de septiembre (CAC Centro de Atención Ciudadana)
Puyo	(07)3731010	28309	Ciudadela el Chofer, calles Álvaro Valladares y Chimborazo
Quevedo	(05)3700995	19307 19309	San Camilo Promejoras, calle entre la H y la Y
Quito Matriz	(02)3731110	29433 29542 29543 29501 29555	Av. Amazonas N37-61 y Naciones Unidas
Quito Quicentro Sur	(02)3731030	31334	Quicentro Sur, Av. Morán Valverde
Quito San Blas	(02)3731020	30315	Av. Gran Colombia N11-258 y Briceño
Riobamba	(03)3731000	05309	Primera Constituyente y Juan Montalvo
Salinas	(04)3712620	33305	Av. Carlos Espinoza Larrea entre calle 5ta y 6ta
San Cristóbal	(05)2520312	09010	Calle Isabela y Av. Juan José Flores, Isla San Cristóbal
Sto. Domingo	(02)3730790	35315	Av. Clemencia de Mora y Av. Esmeraldas
Tena	(06)3731010	25310	Calles Chonta Yacu entre Fausto Castello y Gabriel Espinoza, Barrio las Orquídeas
Tulcán	(06)3731030	04313 04100	Av. Brasil y Panamá vía al Aeropuerto
Zamora	(07)3701010	38308 38311	Calles Manuelita Cañizares y Pedro de Barahona

Figura 33. Agencias del Registro Civil para emisión Token

Fuente: Registro Civil

Para obtener el certificado digital es necesario enviar los requerimientos a un correo electrónico proporcionado por el portal web www.securitydata.net.ec (tabla 12), después de realizado él envió la plataforma revisará los documentos y dentro del lapso de 48 horas, recibirá un correo electrónico, con información sobre el estado del trámite y el proceso para continuar con la cancelación de los rubros respectivos.

Tabla 13. *Precio Security Data*

PRODUCTO/SERVICIO	VIGENCIA	TARIFA
Certificado Digital	2 años	\$ 50.70
Dispositivo portable		\$ 39.00
\$ 89.70 + IVA		

Fuente: Security Data

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Finalmente, ya aprobada la solicitud y después de haber hecho el pago, el solicitante debe acudir a una cita otorgada por un asesor donde puedan continuar con el trámite de manera personal, y llevará toda la documentación original o sus copias certificadas por un notario, para la entrada del token y su clave ver figura 34.

PERSONA NATURAL

- Original de la cédula o pasaporte a color.
- Original de planilla de servicio básico.
- RUC
- Formulario de solicitud firmado y completado.
- Presentarse en la entidad para firmar el contrato, comprobar identidad y recepción del certificado.

PERSONA JURÍDICA

- RUC de la empresa original.
- Original de la cédula o pasaporte a color del representante legal y papeleta de votación actualizada.
- Nombramiento del representante legal
- Certificado de cumplimiento de obligaciones o constitución de la empresa solicitante.
- Carta de autorización firmada por el representante legal, donde conste número de cédula, nombre y cargo de todos los solicitantes de la empresa.
- Formulario de solicitud completo.

Figura 34. Requisitos token

Fuente: Security Data

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

➤ Registro en el sistema ECUAPASS.

Una operación de exportación la pueden realizar tanto los ecuatorianos como los extranjeros residentes en el país, como personas naturales o jurídicas.

Los requisitos para ser exportador son:

1.- Contar con RUC otorgado por el SRI indicando la actividad económica que se va a desarrollar.

2.- Obtener el TOKEN otorgado por el Banco Central del Ecuador o Security Data.

3.- Registrarse en el ECUAPASS como exportador, así:

Actualizar base de datos

Crear usuario y contraseña

Aceptar políticas de uso

Registrar firma electrónica

Una vez hecho el registro se procede al inicio del proceso de exportación con la transmisión electrónica de una Declaración Aduanera de Exportación (DAE) en el sistema ECUAPASS, dicha declaración crea un vínculo legal y por ende obligaciones a cumplir con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por parte del exportador o declarante.

Los datos consignados en la DAE se encuentran detallados en la tabla 14.

Tabla 14. *Datos de la DAE*

Del exportador o declarante
Descripción de la mercadería por ítem de factura
Datos del consignatario
Destino de la carga
Cantidades
Peso
Demás datos relativos a la mercadería

Fuente: Proecuator

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

Los documentos digitales que se suben al sistema y deben acompañar a la DAE de acuerdo al flujo detallado en la figura 35.



Figura 35. Documentos de acompañar a la DAE

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

Luego de recibir el DAE, la mercadería ingresa al área principal de su área de transporte, por lo que el almacén temporal se registra y almacena en esta área antes de realizar la exportación.

Al realizar el proceso de exportación, se le notifica la vis de capacidad asignado, que podría ser:

Cuando la Declaración Aduanera de Exportación cuente con una vía de medición automática, se autorizará la exportación (es decir, la autorización de la mercancía a embarcar) será automática cuando la mercancía ingrese al almacén temporal o área principal.

Cuando el DAE cuente con un canal de capacidad de procesamiento de documentos, designará al funcionario responsable del proceso cuando la mercadería ingrese al depósito temporal o al área principal, luego de lo cual continuará verificando los datos electrónicos y documentos digitales; si no hay novedades, continuará en checkout (SENAE, 2017).

➤ **Declaración juramentada de Origen.**

Este trámite de declaración jurada desde origen, se está realizando desde el sistema de Ventanilla Única Ecuatoriana para uso del Comercio Exterior (VUE). En este sistema los usuarios, importadores, exportadores, agentes de aduana y demás operadores suben documentación, envían, reciben procedimientos y requerimientos para sus trámites correspondientes.

En tres sencillos pasos se realiza este trámite y son:

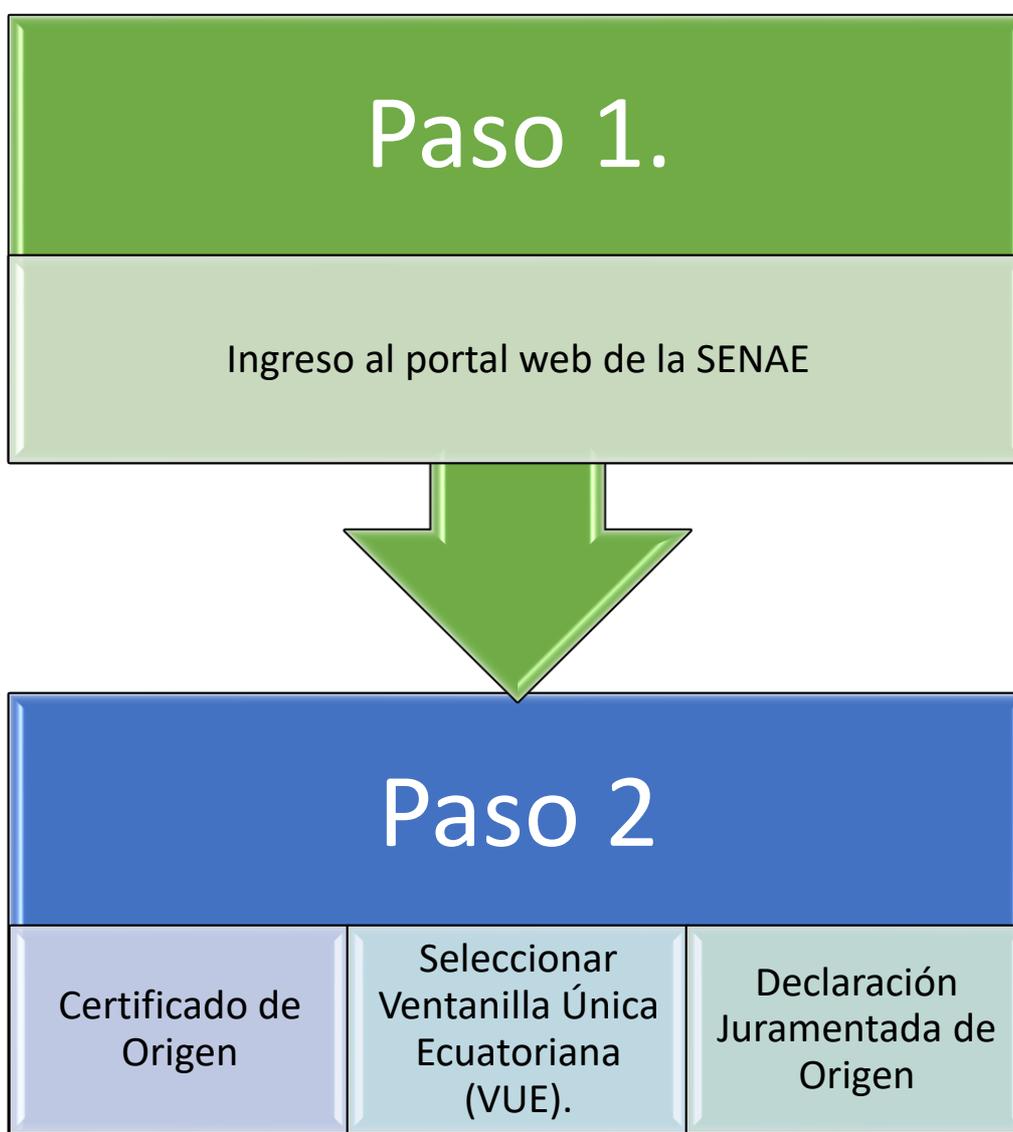


Figura 36. Pasos para registrar la declaración juramentada

Elaborado por: (Salinas & Vizuela, 2020)

En el paso 3 elaborar la declaración juramentada de origen. Llenar los siguientes campos solicitados:



Figura 37. Campos solicitados en la declaración juramentada

Elaborado por: (Salinas & Vizueta, 2020)

En el seguimiento del segundo objetivo específico planteado en este trabajo para lograr el cumplimiento de la propuesta inicial, acerca de los aspectos logísticos a considerar, así como los acuerdos comerciales y/o tratados firmados entre el Ecuador y los Estados Unidos de Norteamérica se puede decir que se ha manifestado la existencia de un acuerdo llamado Sistema Generalizado de Preferencias que sería de provecho en esta negociación.

Por otro lado, en cuanto a logística corresponde se encontró una variedad de medios de transportes marítimos a los que se podría solicitar el envío de la mercancía de entre los cuales los más acertados fueron los que se citan en la tabla posterior a este comentario, donde se especifica el tiempo de tránsito más breve que es de 6 a 14 días aproximadamente y asimismo los nombres y números de contacto al cual se debe acudir en las diferentes agencias navieras.

CONCLUSIONES

- Al analizar las exportaciones de café orgánico tostado y molido desde diferentes entrevistas realizados a miembros de APEOSAE, el transporte de café al puerto es uno de los mayores problemas a la hora de exportar Café en el exterior. Los resultados obtenidos nos indica que la ruta 1 (Panguintza-Pto. Bolívar) sería la más factible desde el punto de vista del exportador, ya que obtuvo un puntaje de 3,3 donde los aspectos que podemos resaltar es que la distancia es más corta al puerto lo que influye en costos logísticos, pero el tiempo de viaje al puerto de destino es el más largo lo que le lleva 32 días en llegar.
- APEOSAE, tiene un producto de buena calidad, pero se evidencia problemas de volumen para poder mejorar su oferta exportable.
- Finalmente, el análisis evidencio también, la falta de ayuda por parte de los organismos nacionales a incentivar la venta de café al exterior, sobre todo en el transporte terrestre nacional, al no haber un control de tarifas y para fincas que quieren empezar a exportar en pequeñas cantidades, darle una ayuda en el transporte por Courier, ya que estos costos son elevadísimos y las pequeñas fincas y asociaciones pierden competitividad a la hora de intentar exportar.

RECOMENDACIONES

- Es importante señalar, que mientras más se eleven los costos de una empresa respecto de los de sus rivales, será más vulnerable competitivamente, mientras tanto que mayor sea el valor que una empresa ofrezca al cliente de manera rentable en relación con sus rivales, será menos vulnerable competitivamente. Las empresas deben tomar muy en cuenta los costos y rentabilidad al momento de realizar las exportaciones.
- Se recomienda que APEOSAE, tome en consideración el análisis de los costos logísticos para elaborar propuestas estratégicas para sus potenciales clientes de USA, considerando los factores analizados como: mejores rutas, tiempos, costos y términos de negociación para su café orgánico lo que permitirá seguir generando fuentes de trabajo y lograr un impacto tanto económico y social.
- Se recomienda que APEOSAE, no solo trabaje con la materia prima de los asociados, sino que invierta en compra de materia prima con la misma calidad de otros proveedores de la zona y aumentar su volumen de producción.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agent Comez Ec. (2020). *Agent Comex Ec.* Obtenido de <https://agentcomexec.com/los-11-terminos-de-los-incoterms-2020/>
- ANECAFÉ. (2018). Obtenido de <http://www.anecafe.org.ec/local/public/galeria/ACUMULADO%20POR%20EXPOR TADOR%20-%202018.pdf>
- APA. (09 de 06 de 2019). *Normas APA.* Obtenido de Normas APA: <http://normasapa.net/tesis-enfoque-cuantitativo-cualitativo/>
- APEOSAE. (2020). *HISTORIA APEOSAE.* Obtenido de <http://www.apeosae.com/page/historia>
- APEOSAE. (05 de 02 de 2020). Tesís. (XX)
- Area de PYMES. (2018). *Guía de incoterms 2010.* Obtenido de <https://www.areadepymes.com/?tit=fob-free-on-board-guia-de-incoterms-2010&name=Manuales&fid=em0bcae>
- Arellano, S. K., & Soledispa, B. J. (2013). *DISEÑO DE UN MANUAL DE FUNCIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA MEJORAR LA GESTIÓN EN LA IMPRENTA DELGADO, UBICADA EN EL CANTÓN MILAGRO.* Milagro: UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO.
- Arias, F. G. (2012). *El proyecto de investigacion introduccion a la metodologia cientifica .* Caracas : Episteme .
- Armijos, A. (2 de 03 de 2017). *Logística y Transporte en Ecuador: Una Visión hacia el 2017.* Recuperado el 20 de 10 de 2020, de <https://www.linkedin.com/pulse/log%C3%ADstica-y-transporte-en-ecuador-una-visi%C3%B3n-hacia-el-alfredo-armijos>
- Arteaga, L. F. (2013). *Comercialización de café verde en grano producido en la Provincia del Carchi y la demanda del mercado de Alemania.* En L. F. Arteaga. Tulcán: Universidad Politécnica Estatal del Carchi.
- Banco Santander. (2017). *España: Política y Economía.* Obtenido de <https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/espana/politica-y-economia>
- Barquero, J. (2015). *Comunicación Estratégica. Relaciones Públicas, Publicidad y Marketing.* Madrid : McGraw-Hill Interamericana de España.
- Barranco, J. (3 de Septiembre de 2012). *Blog sobre mercados de Tendencias 21.* Recuperado el 5 de Junio de 2017, de *Comunicación Interna y Reputación.* : http://www.tendencias21.net/marketing/Comunicacion-Internay-Reputacion_a28.html

- BIOECOACTUAL. (27 de 02 de 2018). Obtenido de <https://www.bioecoactual.com/2018/02/27/consumo-productos-ecologicos-espana-crecio-14-2017/>
- BOLETIN INFORMATIVO DE INTEGRACIÓN MONETARIA Y FINANCIERA. (2019). Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/BOLETIN312019.pdf>
- Busto, P. (2014). *Mediones del clima organizacional*. Mexico: Sociedad latinoamericana para la calidad .
- Cabrera, T. L., & Morán, A. N. (2017). *ELABORACIÓN DE UN MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN DE CALZADO DEPORTIVO PARA LA COMPAÑÍA MAGICNEGSA*. Guayaquil: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.
- CAMAE. (12 de 10 de 2020). CAMAE. Recuperado el 3 de 10 de 20, de <http://www.camae.org/mtop/terminal-portuario-de-guayaquil-amplia-su-muelle-con-una-inversion-de-16-millones/>
- Campillo K., L. F. (2018). *Impacto de los operadores logísticos el comercio exterior en Colombia[tesis doctoral]*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Catellanos Ramírez, A. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Barranquilla: ECOE EDICIONES.
- Centro de Comercio Internacional. (2011). *INTRACEN*. Obtenido de Los mercados del café obstáculos arancelarios: <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/los-mercados-del-cafe/Obstaculos-arancelarios/>
- Centro de Comercio Internacional. (2010). *La Guía del Café*. Obtenido de El mercado mundial del café orgánico: <http://www.laguiadelcafe.org/guia-del-cafe/mercados-nicho-aspectos-ambientales-y-sociales/el-mercado-mundial-del-cafe-organico/>
- Centro de Comercio Internacional. (2018). *Logística y seguros café ensacado en contenedores: riesgo de condensación*. Obtenido de <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/logistica-y-seguros/Cafe-ensacado-en-contenedores-riesgo-de-condensacion/>
- Centro de Comercio Internacional. (2018). *Los Mercados del café clasificación internacional de los productos de café*. Obtenido de <http://www.intracen.org/guia-del-cafe/los-mercados-del-cafe/Clasificacion-internacional-de-los-productos-de-cafe/>
- Chirinos, Y., & Pérez, C. (2017). La Responsabilidad Social Universitaria: emprendimiento sostenible como impacto de intervención en comunidades vulnerables. *Revista EAN*, 81, 91-110.

COMEX. (2020). <https://www.e-comex.com/problemas-oportunidades-logistica-comex/>.
Obtenido de <https://www.e-comex.com/problemas-oportunidades-logistica-comex/>

Comunidad Andina. (2013). *Manual sobre control de contenedores*. Lima-Perú: OHQUIS DESIGN E IRL.

CONNECTAMERICAS. (s.f.). *El aroma del café sigue enamorando a los europeos*. Obtenido de <https://connectamericas.com/es/content/reglas-para-exportar-caf%C3%A9-la-uni%C3%B3n-europea>

Cumbicus, E., & Jiménez, R. (2012). *Repositorio UTPL*. Obtenido de Análisis Sectorial del Café en la Zona 7 del Ecuador: <http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/123456789/2703/1/338X1227.pdf>

De la Arada Juaréz, M. (2019). *Optimización de la cadena logística*. Santiago de Compostela: Parainfo S.A.

Delegación de la Unión Europea en Ecuador. (08 de 06 de 2017). *Ecuador y la Unión Europea*. Obtenido de https://eeas.europa.eu/delegations/ecuador_es/1146/Ecuador%20y%20la%20Uni%C3%B3n%20Europea

DIARIO EL EXPORTADOR. (2020). Recuperado el 25 de 10 de 2020, de <https://www.diariodelexportador.com/2017/04/los-intermediarios-en-el-comercio.html>

El Ciudadano. (Mayo de 2017). Obtenido de <http://www.plagscan.com/highlight?doc=119973258&source=3&cite=5&url=http%3A%2F%2Fwww.elciudadano.gob.ec%2F521-mil-dolares-para-consolidar-la-industria-cafetatera-lojana%2F#jump>

EL ECONOMISTA. (2015). *Aumenta la presencia de café en la vida de los españoles*. Obtenido de <http://www.economista.es/empresas-finanzas/consumo/noticias/7174035/11/15/Crece-la-presencia-de-cafe-en-la-vida-de-los-espanoles.html>

El Productor. (2015). Obtenido de <https://elproductor.com/noticias/ecuador-la-industria-local-demanda-1-millon-200-mil-sacos-de-cafe-robusta-al-ano/>

EL TELÉGRAFO. (12 de noviembre de 2011). *El Telégrafo*. Obtenido de Exportaciones de cacao y café mejoran en Ecuador: <https://www.itelegrafo.com.ec/noticias/informacion/1/exportaciones-de-cacao-y-cafe-mejoran-en-ecuador>

- ESPAE. (2019). *ESPAE*. Recuperado el 09 de 04 de 2020, de http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2019/10/2019-ICG_Nota-de-prensa.pdf
- European Coffee Federation. (agosto de 2017). Obtenido de <file:///C:/Users/VERA2308530/Downloads/European%20Coffee%20Report%202016-17%20corr.pdf>
- Evans, J., & Lindsay, W. (2014). *Administración y control de la calidad*. México: Cengage Learning.
- FAIRTRADE. (2011). *Criterios de Comercio Justo Fairtrade para café*. FAIRTRADE.
- Fairtrade España. (2011).
- FAPECAFES. (2018). *Entrevista a Presidente de FAPECAFES*. Loja.
- Figueroa-Hernández, Esther, Pérez-Soto, Francisco, Godínez-Montoya, Lucila, & Perez-Figueroa, Rebeca Alejandra. (2019). Los precios de café en la producción y las exportaciones a nivel mundial. *Revista mexicana de economía y finanzas*, 14(1), 41-56. <https://doi.org/10.21919/remef.v14i1.358>
- Gómez Morán, D. D., & Ibarra Martínez, D. I. (2019). *La logística internacional en la formación académica (tesis)*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil, Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación.
- Gutierrez Sierra, J. C. (2019). *FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA*. Obtenido de <http://repository.uamerica.edu.co/bitstream/20.500.11839/7458/1/809288-2019-I-NIIE.pdf>
- HELP TRADE EUROPA. (28 de 06 de 2018). *TRADE EC EUROPA*. Obtenido de <http://trade.ec.europa.eu/tradehelp/myexport#?product=0901110000&partner=EC&reporter=ES>
- ICO. (16 de 09 de 2019). *ICO*. Recuperado el 09 de 04 de 2020, de <http://www.ico.org/documents/cy2018-19/ed-2318c-overview-flagship-report.pdf>
- León Serrano, L. A., Matailo Pinta, A. M., Romero Ramón, A. A., & Portalanza Chavarría, C. A. (2020). Ecuador: producción de banano, café y cacao por zonas y su impacto económico 2013-2016. *Revista Científica UISRAEL*, 7 (3), 97-114.
- Ley de Propiedad Intelectual . *REGLAMENTO A LA LEY DE PROPIEDAD INTELECTUAL*. Quito: Corte Suprema de Justicia.
- Lino Palacios, C., & Córdova Paredes, M. E. (2020). Tesis.

- Ministerio de Comercio Exterior. (2018). Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/09/UE-INFORME-SOBRE-NEGOCIACIONES-FORMATO.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior - PROECUADOR. (2017). *Guía Exportador 2017*. Obtenido de <http://www.aei.ec/wp-content/uploads/2017/10/GuiaExportador-2017.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2014). *Plan estratégico de Logística Internacional 2014-2017*.
- Ministerio de Comercio Exterior. (2017). *Resoluciones del Pleno del COMEX 2017*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/RESOLUCI%C3%93N-COMEX-020-2017.pdf>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. (2020). *Especial Puerto Bolívar*. Quito.
- Miranda, F., & Tamayo, A. (05 de 09 de 2018). *Repositorio Académico de UPC*. Recuperado el 07 de 04 de 2020, de <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625164>
- Moreta, B. V. (2014). *PROPUESTA DE MANUAL DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS Y DE PREVENCIÓN DE DELITOS ADUANEROS*. Quito, Ecuador: UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR.
- Naranajo Herrera, C. G. (2012). *El liderazgo en la gestión del conocimiento*. Manizales: Universidad de Manizales.
- Navas, A. (2017). El emprendedor es quien materializa sus sueños. *Revista Lideres* , 19.
- Pitre, R., Rodríguez, J., Hernández, H., & Cardona, D. (2017). Emprendimiento competitivo y productivo como renovador del sector salud en la región Caribe. *Revista Espacios* , 38 (42), 7-16.
- PROCOLOMBIA. (s.f.). *Cultura de Negocios*. Obtenido de <http://ue.procolombia.co/conozcala-ue/cultura-de-negocios#Espa%C3%B1a>
- PROECUADOR. (2017). *Ficha técnica de España*. Obtenido de file:///C:/Users/VERA2308530/Downloads/PROEC_FT2017_ESPANA_DICIEMBRE.pdf
- PROECUADOR. (02 de 02 de 2017). *GUÍA DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL*. Recuperado el 20 de 09 de 2020, de <https://es.slideshare.net/ByronVega5/guia-logisticainternacional>
- QSC ECUADOR. (2020). *QCS ECUADOR*. Recuperado el 08 de 04 de 2020, de <http://qcsecuador.com/www/index.php/es/servicios/109-certificacion-organica>
- Ramírez, A. C. (2016). *Logística Comercial Internacional*. Barranquilla: Universidad del Norte.

ANEXOS

ANEXO 1. Arancel USA

Harmonized Tariff Schedule of the United States (2020) Revision 19 Annotated for Statistical Reporting Purposes

CHAPTER 9

COFFEE, TEA, MATÉ AND SPICES

II
9-1

Notes

1. Mixtures of the products of headings 0904 to 0910 are to be classified as follows:

- (a) Mixtures of two or more of the products of the same heading are to be classified in that heading;
- (b) Mixtures of two or more of the products of different headings are to be classified in heading 0910.

The addition of other substances to the products of headings 0904 to 0910 (or to the mixtures referred to in paragraph (a) or (b) above) shall not affect their classification provided the resulting mixtures retain the essential character of the goods of those headings. Otherwise such mixtures are not classified in this chapter; those constituting mixed condiments or mixed seasonings are classified in heading 2103.

2. This chapter does not cover Cubeb pepper (*Piper cubeba*) or other products of heading 1211.

Additional U.S. Notes

- 1. Except as otherwise indicated, the provisions in this chapter cover the named products whether whole or in crushed or powdered form.
- 2. No allowance shall be made for dirt or other foreign matter in the products of this chapter.
- 3. The rates of duty specified in subheadings 0901.11 to 0901.22, inclusive, shall not apply to any product imported into Puerto Rico upon which a duty is imposed pursuant to section 319 of the Tariff Act of 1930, as amended (19 U.S.C. 1319).
- 4. All immediate containers and wrappings, and all intermediate containers, of tea (heading 0902) in packages of less than 2.3 kg. net, each are dutiable at the rates applicable to such containers and wrappings if imported empty, except that such goods originating in the following territories listed below shall enter free of duty.

Australia, Canada, Chile, Costa Rica, Dominican Republic, El Salvador, Guatemala, Honduras, Mexico, Nicaragua, Singapore.
- 5. Pursuant to 21 U.S.C. 41, the importation of impure tea is prohibited, except as provided for in chapter 98. 1
- 6. The importation of pepper shells, ground or unground, is prohibited.

Statistical Note

- 1. For a list of approved standards for "Certified organic", see General Statistical Note 6.

1/ Carryover legal note from the Tariff Schedule of the United States (TSUS). The Tea Importation Act (21 U.S.C. 41) was repealed, effective April 9, 1996. The shaded area indicates that the provisions have expired.

Harmonized Tariff Schedule of the United States (2020) Revision 19

Annotated for Statistical Reporting Purposes

II
9-2

Heading/ Subheading	Stat. Suf- fix	Article Description	Unit of Quantity	Rates of Duty		
				1		2
				General	Special	
0901		Coffee, whether or not roasted or decaffeinated; coffee husks and skins; coffee substitutes containing coffee in any proportion:				
		Coffee, not roasted:				
0901.11.00		Not decaffeinated.....		Free ^{1/}		Free
		Arabica:				
	15	Certified Organic.....	kg			
	25	Other.....	kg			
		Other:				
	45	Certified Organic.....	kg			
	55	Other.....	kg			
0901.12.00		Decaffeinated.....		Free ^{1/}		Free
	15	Certified Organic.....	kg			
	25	Other.....	kg			
		Coffee, roasted:				
0901.21.00		Not decaffeinated.....		Free ^{2/}		Free
		In retail containers weighing 2 kg or less:				
	35	Certified Organic.....	kg			
	45	Other.....	kg			
		Other:				
	55	Certified Organic.....	kg			
	65	Other.....	kg			
0901.22.00		Decaffeinated.....		Free ^{2/}		Free
		In retail containers weighing 2 kg or less:				
	35	Certified Organic.....	kg			
	45	Other.....	kg			
	60	Other.....	kg			
0901.90		Other:				
0901.90.10	00	Coffee husks and skins.....	kg	Free ^{1/}		10%
0901.90.20	00	Coffee substitutes containing coffee.....	kg	1.5¢/kg ^{2/}	Free (A+, AU, BH, CA, CL, CO, D, E, IL, JO, KR, MA, MX, OM, P, PA, PE, S, SG)	6.6¢/kg

ANEXO 2. Clasificación Arancelario OMC



WORLD TRADE ORGANIZATION
ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO
ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

notas | ayuda

Análisis arancelario en línea (TAO)

13:30:21 Agosto 18, 2020

Informes

Consultas

Grupos de productos

Notas por país

Descargar datos

Versión imprimible

Ayuda

Acerca del TAO

APLICADOS | Estados Unidos de América - 2020 | SA 2017 | Todo SA

Consulta básica

Consulta detallada

[Descargar datos](#) | [Ver en PDF](#)

Derechos por línea arancelaria

Nombre de la consulta

Descripción de la consulta

Producto: 090121 - - Sin descafeinar

Línea arancelaria: 09012100 Coffee, roasted, not decaffeinated (1)

Descripción de la línea arancelaria con indicación de la jerarquía

09 Café, té, yerba mate y especias

0901 Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café; sucedáneos del café que contengan café en cualquier proporción.

09012 - Café tostado:

090121 - - Sin descafeinar

09012100 Coffee, roasted, not decaffeinated

Tipo de derecho	Descripción	AV o AVE	No AV	Naturaleza
02	MFN applied duty rates	0.00	-	Derecho ad valorem

Valores en Miles de \$EE.UU.. Número de decimales: Cero

Importaciones de interlocutores individuales

Interlocutor	Rango	Participación	Valor (Miles \$EE.UU.)	Cantidad	Valor unitario (calculado)
No hay valores de comercio disponibles					

ANEXO 3. Cotización de fletes internacionales

HAPAG LLOYD

EQU Size + Type	Occurring At	Revenue Charge Code	Basis	Tariff Rate	Curr.
<u>20' GP</u>	OCEAN	OFREIGHT	CONTAINER	664	USD
	OCEAN	BAF	CONTAINER	136	USD
	OCEAN	ECA	CONTAINER	38	USD
	OCEAN	ISPS CAR	CONTAINER	16	USD
	OCEAN	PAN CAN	CONTAINER	85	USD
	OCEAN	CUDE	B/L	30	USD
	ORIGIN	THC EX	CONTAINER	180	USD
	ORIGIN	SEAL PRO	CONTAINER	15	USD
	ORIGIN	DOC F EX	B/L	90	USD
	ORIGIN	CNTADMRL	CONTAINER	60	USD
<u>40' HC</u>	OCEAN	OFREIGHT	CONTAINER	604	USD
	OCEAN	BAF	CONTAINER	272	USD
	OCEAN	ECA	CONTAINER	76	USD
	OCEAN	ISPS CAR	CONTAINER	16	USD
	OCEAN	PAN CAN	CONTAINER	170	USD
	OCEAN	CUDE	B/L	30	USD
	ORIGIN	THC EX	CONTAINER	180	USD
	ORIGIN	SEAL PRO	CONTAINER	15	USD
	ORIGIN	DOC F EX	B/L	90	USD
	ORIGIN	CNTADMRL	CONTAINER	60	USD

Adicional, deben considerar los siguientes costos no manifestados en el B/L:

Son \$55.00 + IVA por despacho de contenedor

Si el flete es prepaid se debe considerar usd 110 + IVA por contenedor concepto de servicio de recaudación.

Nota: Si desean la impresión del B/L en destino se cobrara \$55 adicionales a la tarifa.

GUAYAQUIL

Fecha: December 7th 2020

No. COTIZACIÓN.: W2012GYE01062

Por favor proporcione un número de cotización para cada booking

Estimado Adrian Vizuela

Gracias por su reciente consulta. Hapag-Lloyd se complace en presentar la siguiente oferta, a continuación encontrará nuestras tarifas y otra información:

From PUERTO BOLIVAR, EC (Ramp, Truck) via GUAYAQUIL, EC, CARTAGENA (COLOMBIA), CO to PORT EVERGLADES, FL, US (Port)

Freight Charges	Curr	20'STD	40'STD	40'HC
Lumpsum	USD	958	1376	1376

Unless otherwise specified, all rates are subject to all surd time of shipment. The currently applicable surcharges are: they are valid at

Export Surcharges

Terminal Handling Charge Orig.	USD	192	192	192
Origin Landfreight (Truck)	USD	577	577	577

Freight Surcharges

Marine Fuel Recovery	USD	134	268	268
----------------------	-----	-----	-----	-----

The Lumpsum includes the following accessorial charges:

Container Maintenance Fee, Carrier Security Fee, Panama Canal Charge, Terminal Security Charge Dest.

Notes

Subject to Security Manifest Document Fee: USD 35 per Bill of Lading



From PUERTO BOLIVAR, EC Haulage Export Ramp

To PORT EVERGLADES, FL, US Haulage Import Port

Estimated Transportation Days

32

The expected transit time for above mentioned service is subject to possible changes and given as an indication only

Commodity

FAK

Unless otherwise specified, the below Seafreight / Lumpsum is subject to all surcharges valid at time of shipment

Seafreight / Lumpsum

20'STD	40'STD
958	1376

40'HC
1376

Valid From 07 Dec 2020 To 28 Feb 2021

For next sailings please check our Website at:

www.hapag-lloyd.com

Quotation No.

W2012GYE01062

Service No.

1

Telephone

+593 43 81 1595

E-Mail

David.Sanchez@hag.com

Chairman of the Supervisory Board: Michael Behrend
Executive Board: Rolf Harber, Jürgen JACO, Mark Pries, Dr. Maximilian Rottkopf, Joachim Schlotfeld
Registered Office: Hamburg, Company Register: Amtsgericht Hamburg HRB 97027

GUAYAQUIL

Fecha: December 10th 2020

No. COTIZACIÓN.: W2012GYE01414

Por favor proporcione un número de cotización para cada booking

Estimado **Juan Salinas**

Gracias por su reciente consulta. Hapag-Lloyd se complace en presentar la siguiente oferta, a continuación encontrará nuestras tarifas y otra información:

From POSORJA, EC (Port) via MANZANILLO (PA), PA to PORT EVERGLADES, FL, US (Port)

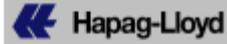
Freight Charges	Curr	20'RE	40'RE
Lumpsum	USD	2725	3170
<small>(only operating reflects)</small>			

Unless otherwise specified, all rates are subject to all surcharges as they are valid at time of shipment. The currently applicable surcharges are:

Export Surcharges			
Terminal Handling Charge Orig.	USD	192	192
Freight Surcharges			
Marine Fuel Recovery	USD	173	346

The Lumpsum includes the following assessorial charges:
Carrier Security Fee, Panama Canal Charge, Terminal Security Charge Dest.

Notes
Subject to Security Manifest Document Fee: USD 35 per Bill of Lading



From POSORJA, EC Haulage Export Port
 To PORT EVERGLADES, FL, US Haulage Import Port

Estimated Transportation Days
10

The expected transit time for above mentioned service is subject to possible changes and given as an indication only

Commodity
FAK

Unless otherwise specified, the below Seafreight / Lumpsum is subject to all surcharges valid at time of shipment.

Seafreight / Lumpsum	
20'RE	40'RE
2725	3170

Valid From **10 Dec 2020** To **28 Feb 2021**

For next sailings please check our Webschedule:
www.hapag-lloyd.com

Quotation No. **W2012GYE01414** Service No. **1**
Telephone **+593 43 811595**

E-Mail **David.Sanchez@hlag.com**

Chairman of the Supervisory Board: Michael Behrendt
Executive Board: Rolf Habben Jansen (CEO), Mark Freese, Dr. Maximilian Rothkopf, Joachim Schlotfeld
Registered Office: Hamburg, Company Register: Amtsgericht Hamburg HRB 97937

Futuros ajustes en el recargo Marine Fuel Recovery (MFR) pueden no estar considerados en la oferta desplegada.

Puede encontrar todos los valores globales de MFR y su validez en el link:
https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/web/external/loads/pdf/MFR_24.pdf

Por favor notar que todos los cambios que requieren un aviso legal de 30 días ya han sido registrados y anunciados en los Tarifarios Públicos respectivos, y este documento muestra algunos de estos cambios solamente para propósitos internacionales. Este documento de ninguna manera reemplaza la aplicación de la Tarifa Pública válida al momento del embarque.

La oferta expira: January 5th 2021

Todas las tarifas con respecto al flete son válidas hasta la fecha de expiración mencionada anteriormente.

Nos reservamos el derecho de revisar y volver a cotizar en caso de no recibir ningún booking o su confirmación de aceptación de la tarifa, previo a la fecha de expiración señalada.

En caso de que haya solicitado una cotización de una mercancía específica, este flete solo se aplica a este producto específico y no debe utilizarse para ningún otro embarque con otro producto.

Por favor revisar la definición de Freight All Kind para excepciones de mercancía, disponible en <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/general-information.html>

Las tarifas no son aplicables para carga restringida (reservada) US Flag. En este caso, por favor contactar a Hapag-Lloyd USA para cotizar: <https://www.hapag-lloyd.com/en/offices-local/in/north-america/usa/picataway-area-us-flag-rain-office.html>

La cotización puede estar sujeta a recargos y gastos locales.

Para más información por favor contacte con su oficina comercial en <https://www.hapag-lloyd.com/en/offices-local/info.html>.

El cargo de Bill of Lading, estadía, detención o algún otro cargo local u otro cargo de servicio aplican de acuerdo a las tarifas locales de Hapag-Lloyd disponibles en <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/tariffs/local-charges-service-fees.html>.

Por favor revise la información con respecto a nuestros términos y condiciones bajo los cuales aceptamos su negocio y prestamos nuestros servicios. Ésta se encuentra disponible en <https://www.hapag-lloyd.com/en/meta/terms-conditions-transport.html>.

Por favor revise también las observaciones especiales de cotizaciones para los orígenes/destinos solicitados (incluyendo requerimientos legales para China y territorios de Estados Unidos), como también los términos específicos de prepaid/collect en algunos países, disponibles en <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/quotation/remarks.html>.

Información local adicional se encuentra disponible en: <https://www.hapag-lloyd.com/en/offices-local/info.html>.

Hapag-Lloyd opera bajo los Términos y Condiciones de su Bill of Lading o Sea Waybill (según el documento utilizado para el embarque) y los Términos y Condiciones de Tarifas de Hapag-Lloyd vigentes al momento del embarque que aplican a esta cotización. Los Términos y Condiciones aplicables y las Tarifas serán proporcionados de acuerdo a su solicitud o pueden consultarse en cualquier oficina de Hapag-Lloyd AG o de sus agencias, así como bajo www.hapag-lloyd.com. Por favor tenga en cuenta que de acuerdo a los Términos y Condiciones del Bill of Lading / Sea Waybill de Hapag-Lloyd, existen limitaciones de responsabilidad separadas de los estatutos de la ley alemana.

Las tarifas no son aplicables para carga peligrosa ni para carga sobredimensionada ni high value (500.000 uad). En este caso, por favor contactar a su oficina local Hapag-Lloyd para obtener una cotización: <https://www.hapag-lloyd.com/en/offices-local/info.html>.

Hapag-Lloyd AG recolecta, procesa, almacena, transmite y utiliza los datos personales de sus socios contractuales únicamente y en la medida de que tales datos sean requeridos para conducir la relación contractual del cliente (por ejemplo: conclusión, ejecución y gestión del contrato así como para efectos contables).

La cotización queda sujeta a la disponibilidad de espacio y equipo, así como al cumplimiento por parte del cliente con respecto a todos los cargos aplicables y restricciones y regulaciones de peso. No obstante la generalidad de lo anterior, se incluye La Regulación 2 del Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), que estipula que únicamente los contenedores que han cumplido correcta y puntualmente con la Verificación del Peso Bruto (VGM) pueden ser cargados y embarcados. En conformidad con este requisito, es responsabilidad exclusiva del embarcador y no asumimos ninguna responsabilidad de otra naturaleza a este respecto.

Con el objetivo de evitar problemas durante la pandemia de COVID-19 les recomendamos encarecidamente que (A) aporten sus embarques con Sea Waybill siempre que sea legal y comercialmente viable, en lugar de B/L originales, o (B) soliciten la impresión de documentación en destino. En el caso de emisión de un B/L original, por la presente se requiere al Shipper/Booking Party el emparejado en color de todas las páginas del B/L original debidamente endosado- y su almacenaje, mientras dure la crisis, antes del envío del B/L original al banco/consignee/notify.

Chairman of the Supervisory Board: Michael Biefendt
Executive Board: Rolf Habben Jansen (CEO), Mark Press, Dr. Maximilian Rothkopf, Joachim Schlotfeldt
Registered Office: Hamburg, Company Register: Amtsgericht Hamburg HRB 97937

Page 2 of 3

Valid From **10 Dec 2020** To **28 Feb 2021**

Quotation No:
W2012QYE01414

Telephone
+533 43 811595

E-Mail
David.Sanchez@hlag.com

MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

ADRIAN ANDREE VIZUETA DELGADO

De: juan.leon@msc.com
Enviado el: martes, 22 de diciembre de 2020 12:59
Para: ADRIAN ANDREE VIZUETA DELGADO
CC: vizueta_adrian@hotmail.com; juan.salinas.g91@gmail.com; luisa.vera@msc.com
Asunto: RE: COTIZACION DE EXPORTACION // PUERTO GUAYAQUIL Y PTO BOLIVAR

Estimado Adrian,
Buen día

Favor considerar la misma tarifa detallada previamente únicamente considerando los gastos locales de PBO

POL PUERTO BOLIVAR - POD PORT EVERGLADES

Ruta: Rodman, Freeport Grand Bahamas
T/tránsito: 13-15 días aprox.
Frecuencia semanal
Producto: Café Orgánico

GASTOS LOCALES EN PUERTO BOLIVAR:	
B/L FEE	USD 89,60/BL
ADMIN/ADJUSTMENTS AND LOGISTICS SECURITY	USD 56,00/cntr.
CONTAINER SECURITY FEE	USD 24,64/cntr.
DRAYAGE FEE	USD 51,52/cntr.
TAX COLLECTION FEE	
Freight & THCO prepaid	USD 137,76/cntr.
Freight Collect & THCO prepaid	USD 31,36/cntr.

Estimado Adrian,
Buenas noches

A continuación, le detallo nuestra oferta aplicable, agradecería conocer su feedback una vez analizada nuestra oferta.

POL GUAYAQUIL - POD PORT EVERGLADES

Ruta: Rodman, Freeport Grand Bahamas
T/tránsito: 12-14 días aprox.

3

Frecuencia semanal
Producto: Café Orgánico

FLETE OCEANICO USD 1550/20DV – USD 1750/40DV-HC (Incl. PCS, BRQ) por cntr.

+CSF: USD 11/CNTR
+LSC: USD 50/20DV – USD 100/40DV-HC
+USC: USD 25/BL
+WHA: USD 3.85 / Metric Ton
+THCO: USD 190 / CNTR
+Locales en Origen y Destino

5 días libres de detención en origen
4 días libres laborales de demoraje en destino

Tarifa sujeta a aprobación de la línea y/o espacios disponibles

Se cotiza flete por contenedor

Validez 01 de Enero al 31 de Marzo del 2021

Bunker Recovery subject to bunker formula adjustment quarterly revised.

Local Charge at USA:

(favor considerar los valores que serán manifestados en BI/condición collect, caso contrario indicarlo en el momento de la reserva para cambio de Instrucción):

Local Charge at USA:

(favor considerar los valores que serán manifestados en BI/condición collect, caso contrario indicarlo en el momento de la reserva para cambio de instrucción):

Charge	Description	To Be Manifested ?	Amount	Currency	Based on	Remarks
SPD	SHIP AND PORT SECURITY CHARGE	No	15.00	USD	By Container	Can be manifested regardless of payment type
CCC	Container Compliance Charge	Yes	8.00	USD	By Container per TEU	The Container Compliance charge shall cover the Carrier's costs with respect to inspecting the container for damages, <u>verifying that it remains seaworthy</u> , and for performing necessary repairs up to a cost of \$500. Should the costs to repair any container exceed \$500, the Merchant shall be liable to the Carrier for the balance of costs. The Container Compliance charge shall not apply to reefer units, special equipment, or Shipper owned units. Valid from Oct 1, 2020.

Tarifa sujeta a aprobación de la línea y/o espacios disponibles

Se cotiza flete por contenedor

Validez 01 de Enero al 31 de Marzo del 2021

Bunker Recovery subject to bunker formula adjustment quarterly revised.

GASTOS LOCALES EN GUAYAQUIL AÑO 2021:

4

BL ISSUE	USD 89,60/BL
ADMIN/ADJUSTMENTS AND LOGISTICS SECURITY	USD 56,00/cntr.
CONTAINER SECURITY FEE	USD 24,64/cntr.
TAX COLLECTION FEE	
Freight & THCO prepaid	USD 137,76/cntr.
Freight Collect & THCO prepaid	USD 31,36/cntr.

Condiciones**ADRIAN ANDREE VIZUETA DELGADO**

De: juan.leon@msc.com
 Enviado el: lunes, 21 de diciembre de 2020 22:08
 Para: ADRIAN ANDREE VIZUETA DELGADO
 CC: vizueta_adrian@hotmail.com; juan.salinas.g91@gmail.com; luisa.vera@msc.com
 Asunto: RE: COTIZACION DE EXPORTACION // PUERTO GUAYAQUIL Y PTO BOLIVAR

Estimado Adrian,
 Buenas noches

A continuación, le detallo nuestra oferta aplicable, agradecería conocer su feedback una vez analizada nuestra oferta.

POL GUAYAQUIL - POD PORT EVERGLADES

Ruta: Rodman, Freeport Grand Bahamas

T/tránsito: 12-14 días aprox.

Frecuencia semanal

Producto: Café Orgánico

FLETE OCEANICO USD 1550/20DV – USD 1750/40DV-HC (Incl. PCS, BRQ) por cntr.

+CSF: USD 11/CNTR

+LSC: USD 50/20DV – USD 100/40DV-HC

+USC: USD 25/BL

+WHA: USD 3.85 / Metric Ton

+THCO: USD 190 / CNTR

+Locales en Origen y Destino

5 días libres de detención en origen

4 días libres laborales de demoraje en destino

Local Charge at USA:

(favor considerar los valores que serán manifestados en BI/condición collect, caso contrario indicarlo en el momento de la reserva para cambio de instrucción):

1

Charge	Description	To Be Manifested ?	Amount	Currency	Based on	Remarks
SPD	SHIP AND PORT SECURITY CHARGE	No	15.00	USD	By Container	Can be manifested regardless of payment type
CCC	Container Compliance Charge	Yes	8.00	USD	By Container per TEU	The Container Compliance charge shall cover the Carrier's costs with respect to inspecting the container for damages, <u>verifying</u> <u>remains seaworthy</u> , and for performing necessary repairs up to a cost of \$500. Should the costs to repair any container exceed \$5 the Merchant shall be liable to the Carrier for the balance of costs. The Container Compliance charge shall not apply to reefer or special equipment, or Shipper owned units. Valid from Oct 1, 2020.

Tarifa sujeta a aprobación de la línea y/o espacios disponibles
Se cotiza flete por contenedor
Validez 01 de Enero al 31 de Marzo del 2021
Bunker Recovery subject to bunker formula adjustment quarterly revised.

GASTOS LOCALES EN GUAYAQUIL AÑO 2021:	
BL ISSUE	USD 89,60/BL
ADMIN/ADJUSTMENTS AND LOGISTICS SECURITY	USD 56,00/cntr.
CONTAINER SECURITY FEE	USD 24,64/cntr.
TAX COLLECTION FEE	
Freight & THCO prepaid	USD 137,76/cntr.
Freight Collect & THCO prepaid	USD 31,36/cntr.

Condiciones

Detention Dry:

TARIFAS POR DETENCION (05 días libres contados desde día en que se retira contenedor hasta el día de ingreso a puerto, se calcula día a día , no hora a hora)

TIPO DE CONTENEDOR	(6NO DIA AL 10VO DIA)	(11VO día en adelante)
20DV	\$ 60	\$90
40DV / 40HC	\$ 90	\$120
20 OPEN TOP / FLAT RACK	\$ 110	\$150
40 OPEN TOP / FLAT RACK	\$ 190	\$240

Consultanos y conoce las ventajas del servicio de transporte terrestre de nuestra filial TRAMARTER

Juan León
Sales Export

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ECUADOR C.A.
Av. Francisco de Orellana # 501 and Alberto Borges, 15th floor, Office 2. Guayaquil, Ecuador
T: +593 4 3811900 Ext: 309 M: 593-995360789 W: www.msc.com
As agent only for MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Geneva.



HAPPY HOLIDAY SEASON & A PROSPEROUS NEW YEAR

msc.com



¡Califica nuestro servicio!



ANEXO 4. Tarifarios de almacenes portuarios.

YILPORT AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

 TARIFAS GENERALES YILPORT TERMINAL OPERATIONS (YILPORTECU) S.A. AÑO 2020			
EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN CONTENEDORES			
SERVICIOS	SERVICES	UNIDAD	USD
Recepción o Despacho de Contenedores	Reception/ Dispatch (Gate in&out)	contenedor	\$ 40,99
Porteo de Contenedores	Container Haulage/Drayage	contenedor	\$ 46,11
Provisión y Colocación de Sellos	Seals Supply and Placement	contenedor	\$ 10,25
Desinfección de Contenedores	Disinfection	contenedor	\$ 6,62
Pesaje de Contenedores	Weight Bridge	contenedor	\$ 35,87
Conexión y Energía a Contenedores Refrigerados (Reefers)	Plugging and Electricity for Reefer Containers	hora	\$ 3,79
Conexión de Contenedores	Plugging	contenedor	\$ 4,10
Desconexión de contenedores	Unplugging	contenedor	\$ 4,10
Monitorero	Monitoring	contenedor.día	\$ 5,12
Operaciones para Aforo o Inspección de contenedor**	Anti Drug Inspection FCL	contenedor	\$ 102,48
Manipuleo de Contenedores en Terminal	Terminal Handling Charge for customers	contenedor	\$ 40,99
Desarmar y Armar el panel Interior PAN	Disassemble Assemble Container Interior Panel	contenedor	\$ 15,37
Abrir y cerrar tapas evaporadas PAN	Open and Close Evaporated Lids from container	contenedor	\$ 15,37
Inspección Pre Embarque **	Pre Loading Inspection	contenedor	\$ 102,48
Aforo Especial Carga Importación Refrigerada	Especial Container Inspection for Reefer Import	contenedor	\$ 307,44
Consolidación de Banano**	Stuffing Banana	contenedor	\$ 245,34
Consolidación Temporal Acopio**	Temporary Stuffing	contenedor	\$ 245,94
Desconsolidación Temporal Acopio**	Temporary Stripping	contenedor	\$ 245,94
Consolidación de Contenedores 20**	Stuffing 20'	contenedor	\$ 153,72
Consolidación de Contenedores 40**	Stuffing 40'	contenedor	\$ 245,94
Desconsolidación de Contenedores 20**	Stripping 20'	contenedor	\$ 153,72
Desconsolidación de Contenedores 40**	Stripping 40'	contenedor	\$ 245,94
Certificación VGM	VGM	contenedor	\$ 5,12
Alquiler de Equipo-Cámara de Frío	Cold Chamber for Inspections	contenedor	\$ 195,00
Cortinas de bloqueo para contenedor (CA)	Curtains for blocking container (CA)	contenedor	\$ 40,99
Cobertores Plastico para sellado de Contenedores Banano	Plastic por closing container	contenedor	\$ 10,25
Registro de Sellos	Seal Record	contenedor	\$ 10,25
Colocación de stickers	Stickers	contenedor	\$ 5,12
Fumigación Desfumigación de Contenedores	Container Fumigation	contenedor	\$ 40,99
ALMACENAJE DE CONTENEDORES			
Almacenaje de Contenedores Importación	Import Dry Container	20'	40'
1-3 días	1-3 days	Días Libres/Free of Charge	
4-10 días	4-10 days	\$ 3,07	\$ 6,14
11-20 días	11-20 days	\$ 4,10	\$ 8,20
21+ días	21+ days	\$ 5,12	\$ 10,24
Almacenaje de Contenedores Exportación	Export Dry Container	20'	40'
1-5 días	1-5 días	Días Libres/Free of Charge	
6-10 días	6-10 días	\$ 3,07	\$ 6,14
11-20 días	11-20 días	\$ 4,10	\$ 8,20
21+ días	21+ días	\$ 5,12	\$ 10,24
Almacenaje de Contenedores Importación Reefer	Import Reefer Container	20'	40'
1-3 días	1-3 días	Días Libres/Free of Charge	
4-10 días	4-10 días	\$ 5,12	\$ 10,25
11-20 días	11-20 días	\$ 7,18	\$ 14,35
21+ días	21+ días	\$ 10,25	\$ 20,50
Almacenaje de Contenedores Exportación Reefer	Export Reefer Container	20'	40'
1-5 días	1-5 días	Días Libres/Free of Charge	
6-10 días	6-10 días	\$ 5,12	\$ 10,25
11-20 días	11-20 días	\$ 7,18	\$ 14,35

21+ días	21+ días	\$ 10,25	\$ 20,50
EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN CARGA GENERAL			
SERVICIOS	SERVICES	UNIDAD	USD
Cuadrilla	Manpower	hora.persona	\$ 22,55
Remonte / desremonte de cajas Pallet Banano	Re-arrange pallets (9th Row)	pallet	\$ 4,10
Recepción o Despacho Carga General	Reception or Dispatch General Cargo	Ton	\$ 2,05
Transferencia de Carga General Ship to Yard	Ship to Yard General Cargo Transfer	Ton	\$ 8,20
Transferencia de Carga General Ship to Gate	Ship to Gate General Cargo Transfer	Ton	\$ 10,25
Pesaje de Vehículos/ Pesaje Carga General	Vehicles Weighing	vehículo	\$ 15,37
Porteo de Carga General	General Cargo haulage	Ton	\$ 2,05
Transferencia de Carga Cemento (Ship to Gate)	Cement transfer (Ship to Gate)	Ton	\$ 8,20
Transferencia de Carga Graneles (Ship to Gate)	Bulk Cargo transfer (Ship to Gate)	Ton	\$ 8,20
Recepción o Despacho Bobinas	Reception or Dispatch Paper Coils	Ton	\$ 2,05
Transferencia de Carga General Ship to Yard Bobinas	Ship to Yard General Cargo Transfer Paper Coils	Ton	\$ 5,12
Pesaje de Vehículos Bobinas	Vehicles Weighing Paper Coils	vehículo	\$ 3,59
Operaciones para Aforo o Inspección de Carga General	Inspection Service for General Cargo	Ton/m3	\$ 2,57
Handling para aforo carga suelta	Internal Handling for Loose Cargo	Ton/m3	\$ 1,84
Cuadrilla para Aforo (1 a 100 bultos)	Manpower for Inspection (1 a 100 packages)	bultos	\$ 12,30
Cuadrilla para Aforo (101 bultos en adelante)	Manpower for Inspection (+100 packages)	bultos	\$ 19,48
Porteo de Carga Ro Ro	Ro Ro Haulage	unidad	\$ 5,12
Reestiba de Carga Suelta abordo	Restow of General Cargo on Deck	Ton/m3	\$ 5,12
Reestiba de Carga Suelta via Muelle	General Cargo Restow via Quay	Ton/m3	\$ 11,27
ALMACENAJE DE CARGA GENERAL			
Almacenaje de Carga General en Patio	Storage General Cargo at Yard	ton.day	
1-10 Días	1-10 Days	ton.día	\$ 0,31
11-20 Días	11-20 Days	ton.día	\$ 0,41
21+ Días	21+ Days	ton.día	\$ 0,51
Almacenaje de Carga General en Bodega	Storage General Cargo at Whs	ton.day	
1-10 Días	1-10 Days	ton.día	\$ 0,46
11-20 Días	11-20 Days	ton.día	\$ 0,56
21+ Días	21+ Days	ton.día	\$ 0,72
Almacenaje de Carga General en Bodega Especial	Storage General Cargo at Special Whs	ton.day	
1-10 Días	1-10 Days	ton.día	\$ 0,67
11-20 Días	11-20 Days	ton.día	\$ 0,77
21+ Días	21+ Days	ton.día	\$ 0,87
Almacenaje Vehículo Liviano (hasta 2 tons)	Storage Vehicle	Unidad.día	\$ 20,50
Almacenaje Vehículo Pesado (mas de 2 tons)	Storage Heavy Vehicle	Unidad.día	\$ 30,75
Almacenaje Maquinaria	Storage Machinery	Ton/m3. Día	\$ 5,12
SERVICIOS AL BUQUE			
SERVICIOS	SERVICES	UNIDAD	USD
Uso Facultad de Acceso (- de 9 Mts)	Facility Access (- de 9 Mts)	TRB	\$ 0,10
Uso Facultad de Acceso (+ de 9 Mts)	Facility Access (+ de 9 Mts)	TRB	\$ 0,20
Uso de Fondeadero	Anchorage	m. eslora-día	\$ 1,02
Uso de muelle por las Navas	Berth Occupation	m. eslora-hora	\$ 1,02
Uso de Infraestructura Embarque de Banano	Export Banana General Cargo Due	ton	\$ 3,59
Uso de Infraestructura Embarque Contenedores Llenos	Export Full Container Cargo Due	TEU	\$ 17,42
Uso de Infraestructura Descarga Contenedores Llenos	Import Full Container Cargo Due	TEU	\$ 27,68
Uso de Infraestructura Embarque de Contenedores Vacios	Export Empty Container Cargo Due	contenedor	\$ 6,16
Uso de Infraestructura Descarga de Contenedores Vacios	Import Empty Container Cargo Due	contenedor	\$ 6,16
Uso de Infraestructura Embarque Carga General	Export General Cargo Due	ton	\$ 3,59
Uso de Infraestructura Descarga Carga General	Import General Cargo Due	ton	\$ 3,59
Uso de Infraestructura Embarque Carga Granel	Export Bulk Cargo Due	ton	\$ 3,59
Servicio de caja para twistlocks	Handling of twislock Box	unidad	\$ 133,23
Asistencia al Buque con servicio de canasta para personal	Vessel Assisting With Basket Service	unidad	\$ 133,23
SERVICIOS VARIOS			
SERVICIOS	SERVICES	UNIDAD	USD
Credenciales a terceros	ID cards	unidad	\$ 12,30
Otorgamiento de certificados y/o copias	Certificates and/or Copies	unidad	\$ 13,32
Enmienda de Transmisión Electrónica	Amendment of E submission	corrección	\$ 12,30
Servicio de Lanchas privadas	Private Boat Facility Usage	unidad	\$ 10,25
Arribo Tardío al Terminal	Late Arrival	camión	\$ 102,48
Materiales para Paletización	Materials for Paletization	caja	\$ 0,48
Combustible	Diesel	galón	\$ 3,07
Instalación Clippon	Clip on Installation	contenedor	\$ 30,75
Desinstalación Clippon	Clip on deinstallation	contenedor	\$ 30,75
Down Load	Down load	contenedor	\$ 30,75
Uso de Facilidades para Servicios Complementarios	Complementary Services Facility Usage	unidad	\$ 25,61
Uso de Facilidades para Servicios Complementarios Seguridad	Complementary Services Facility Usage *Security	unidad	\$ 12,30
Uso de Facilidades por Remolcadores	Tugboats Facility Usage	Operación	\$ 81,98
Uso de Facilidades por Prácticos	Pilotage Facility Usage Pilot	Operación	\$ 71,73
Uso de Facilidades para Amarradores	Mooring Facility Usage	unidad	\$ 10,25
Embarque, Desembarque y Tránsito de Pasajeros	Passanger Transit	por pasajero	\$ 26,65
Parqueo de Vehículo	Parking	por hora	\$ 1,02
Lavado de Carros	Car washing	unidad	\$ 7,18
Inspección Técnica previo a la entrega de Vehículos	Tecnical Inspection for Vehicules Delivery	unidad	\$ 20,50
OBSERVACIONES:			
**Los Valores no incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).			
**Tarifas Válidas desde el 01 de febrero de 2020 hasta el 31 de enero de 2021.			
** Tarifas se quitan cada año de acuerdo al método de indexación definido en el contrato de concesión con la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.			
** En caso de Inspección Antidrogas se cobrará un manipuleo de contenedores en terminal, así como el uso de un técnico reefer para desarmar y armar los paneles, conexión, desconexión.			
** En caso de Inspección Pre Embarque se cobrará el uso de un técnico reefer para abrir y cerrar las tapas evaporadoras.			
** En caso de inspecciones de carga contenerizada de exportación e importación refrigeradas, se generará servicios de desconexión y conexión de contenedores.			
** La tarifa de consolidación de banano aplica según la nueva operación dentro de la terminal en área CFS, se deberá considerar el porteo necesario desde el CFS hasta el área de almacenamiento.			
** La tarifa de consolidación y desconsolidación aplica para todo tipo de carga excepto Banano.			
** En caso de acopio, consolidación y desconsolidación temporal se cobrará porteo y manipuleos adicionales en caso de realizar dichos movimientos.			
** Las tarifas de carga suelta o general aplican por ton/m3, el que sea mayor.			
** La tarifa de carga proyecta esta sujeta a revisión caso a caso, por favor enviar su requerimiento al ec.pb.commerce@yibort.com indicando los detalles de su carga (packig lit, volumen y peso).			
Actualización: 31 enero 2020			

CGSA - CONTECON GUAYAQUIL S.A.

TARIFAS GENERALES 2020				
Código	Servicios Básicos	Unidad	Tarifa	Detalle
TMN	Uso Muelle x Nave	\$(M/L/Hr)	1.36	
TTC	Transferencia Contenedores Llenos (Ship to Gate)	\$(Box)	204.04	
REE	Reestiba de Contenedores	\$(Box)	88.58	
CFS	Consolidación / Desconsolidación (Contenedores)	\$(Teu)	136.28	
CFS	Consolidación de Contenedores (Servicios al Exportador) *	\$(Teu)	148.21	
TTG	Transferencia Carga General (Ship to Gate) (4)	\$(Ton)	6.81	
TTB	Transferencia Carga de Banano (Gate to Ship)*	\$(Ton)	7.41	
TTV	Transferencia Contenedores Vacíos	\$(Box)	136.28	
TPE	Pesaje Vehículos	\$(Veh)	13.63	
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$(Teu/día)	3.41	Hasta 10 días
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$(Teu/día)	4.09	11 - 20 días
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$(Teu/día)	5.45	Más de 20 días
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$(Ton/día)	0.27	Hasta 10 días

SR	O	0008-0	Provisión de materiales	\$(Unidad)	681.42	
SP	O	0001-0	Uso de infraestructura para vehículos terrestres de abastecimiento a naves	\$(vehículos)	27.26	
SO	C	0001-0	Conexión/desconexión Contenedores Reefer a Bordo de la Nave	\$(Box)	6.81	
SO	C	0002-0	Pre-enfriado (Contenedores Refrigerados)	\$(Box/Hora)	4.09	
SO	C	0003-0	Limpieza de contenedor	\$(Unidad)	27.26	
SO	C	0004-0	Conexión/desconexión de unidad a clip on o genset	\$(Unidad)	20.44	
SO	C	0005-1	Desinfección Automática de Cntrs	\$(Box)	6.36	
SO	C	0006-0	Certificación VGM	\$(Box)	5.00	
SO	O	0001-0	Planificación para operaciones de proyecto	\$(Proyecto)	13,628.40	
SO	O	0002-0	Servicio de Paletizado	\$(Pallet)	20.44	
SO	O	0003-0	Amarra y Desamarra a Medios de Transporte Terrestre	\$(Unidad)	20.44	
SO	O	0004-0	Otorgamiento de certificados y/o copias	\$(Documento)	13.63	
SI	C	0001-0	Colocación Sello	\$(Sello)	3.41	
SI	C	0002-0	Etiquetado/Desetiquetado Contenedores/Carga IMO (no incluye material)	\$(operación)	13.63	
SI	C	0003-0	Provisión y Colocación Sello	\$(Sello)	10.90	

AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$(Ton/día)	0.41	11 - 20 días
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$(Ton/día)	0.55	Más de 20 días
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$(Ton/día)	0.41	Hasta 10 días
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$(Ton/día)	0.61	11 - 20 días
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$(Ton/día)	0.82	Más de 20 días
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$(Ton/día)	0.55	Hasta 10 días
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$(Ton/día)	0.82	11 - 20 días
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$(Ton/día)	1.09	Más de 20 días
TRF	Conexión y Energía (Cntrs Refrigerados)	\$(Box/Hora)	4.34	
TRF	Conexión y Energía (Servicios al Exportador)	\$(Box/Hora)	3.85	
AFC	Operac. Aforo/inspección de Cntrs	\$(Box)	117.73	
AFC	Operac. Aforo/inspección de Cntrs (Servicios al Exportador)*	\$(Box)	120.56	
AFG	Operac. Aforo/inspección (Carga General NO contenerizada)	\$(Ton)	1.64	

TPC	Porteo de Cntrs (3)	\$(Box)	54.94	
TPC	Porteo de Cntrs (Servicios al Exportador)	\$(Box)	46.88	
TPG	Porteo de Carga General (3) (4)	\$(Ton)	2.04	
RDC	Recepción/Despacho de Cnts (*)	\$(Box)	47.09	
RDC	Recepción de Cntrs (Servicios al Exportador)	\$(Box)	40.19	
RDG	Recepción / Despacho de Carga General	\$(Ton)	2.04	
TMR	Uso de Facilidades por Remolcadores	\$(Operación)	68.14	atraque/desatraque

DP WORLD – PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA



Servicios a la Exportación

Servicios Estándar

CONTENEDORES 20' STD - 40' STD/HC DRY		CONTENEDORES 20' RF - 40' RF REEFER	
Recepción de Contenedores	Porteo de Contenedores	Emisión de VGM (Tarifas debidamente reguladas por Autoridades de Control)	
\$40,50/Unidad	\$39,60/Unidad	\$5,00/Unidad	
Uso de Escáner de Garita de Entrada		\$20,00/Unidad <small>*Aplicable desde el 01 de agosto 2020</small>	

Servicios Adicionales

Conexión y Energía*	\$3,75/Unidad/Hora
---------------------	--------------------

Inspecciones y Aforos a la Carga (No Intrusiva)

Operación Aforo/Inspección de Contenedores <small>* Incluye Escáner interno reusable</small>	\$100,80/Unidad
---	-----------------

Inspecciones y Aforos a la Carga (Intrusiva)

CONTENEDORES DRY CONTENEDORES 20' STD & 40' STD/HC	Operación Aforo/Inspección de Contenedores	\$100,80/Unidad
	Provisión y Colocación de Sello	\$9,50/Sello
CONTENEDORES REEFER CONTENEDORES 20' RF & 40' RF	Operación Aforo/Inspección de Contenedores	\$85,00/Unidad
	Provisión y Colocación de Sello	\$9,50/Sello
	Colocación Sello (Sticker)	\$3,64/Sello
	Servicio de Provisión de Personal	\$16,19/Hora/Hombre
	Provisión de Materiales	\$35,64/Unidad
Servicio de Cámaras de Frío para Inspección de Carga		Carga fresca \$25,00/Unidad Carga congelada \$45,00/Unidad

Almacenaje de Contenedores Llenos

HASTA 10 DÍAS**	DE 11 A 20 DÍAS	MÁS DE 20 DÍAS
\$3,02/TEU/Día	\$3,60/TEU/Día	\$4,82/TEU/Día

* Conexión y energía: Las primeras 24 horas de conexión, aplica tarifa fija de USD \$81,00 por día o fracción del día.

** Dias libres de almacenamiento: 5 días calendario. (Aplican desde la recepción de contenedor en garita, hasta el embarque de la unidad.)

- Valores no incluyen IVA.
- Tarifas sujetas a actualizaciones.
- Este tarifario incluye únicamente tarifas de servicios estándar. Para servicios adicionales, aplicará la tarifa de acuerdo al servicio requerido.
- Las tarifas se encuentran dentro de los máximos permitidos por la autoridad competente.

Contactos:
www.dpworldposorja.com.ec
servicioalcliente.posorja@dpworld.com
sales.ec@dpworld.com
facturacionclientes@dpworld.com

Tarifario vigente hasta el 31 de diciembre 2020

ANEXO 5. Tarifarios de Transporte interno.

COTIZACION DE EMPRESA TRANSGON

Reciba un cordial saludo de mi parte.

Por medio de la presente solicito que nos ayude con las siguientes cotizaciones:

Se pretende realizar exportaciones de 5 contenedores de 20 mensuales con un peso aproximado de 10.000 km sin la tara de contenedor.

El punto de partida serian las bodegas del exportador ubicadas en Panguintza - Centinela del Cóndor - Zamora Chinchipe y necesitamos hacer una comparación de precios por lo que necesitamos que nos ayudes con 2 cotizaciones:

Primera cotización:

punto de partida: Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe con destino a puerto Bolívar.

Segunda cotización:

punto de partida: Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe con destino a puerto de Guayaquil (Inarpi - Contecon o Narpotec).

Tercera cotización:

punto de partida: Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe con destino a puerto de aguas profundas de Posorja (DP WORLD).

Cabe indicar que los 5 contenedores se estiman exportar de forma individual a lo largo de un mes; me mantengo a la espera de sus valiosos comentarios.

Saludos cordiales,

Adrián Vizueta D.

Ejecutivo de Cuentas

De: ADRIAN ANDREE VIZUETA DELGADO <adrian.vizueta@rocalvi.com>

Enviado el: martes, 22 de diciembre de 2020 12:38

Para: VALERIA JULISSA GARCIA FALCONES <valeria.garcia@rocalvi.com>

CC: vizueta_adrian@hotmail.com; juan.salinas.g91@gmail.com

Asunto: COTIZACION DE TRANSPORTE INTERNO EXPORTACION

Estimado Srta. Cristina, buenas tardes.

COTIZACION DE EMPRESA METROMODAL

Guayaquil, 23 de Diciembre del 2020.

Señor:
ADRIAN VIZUETA.
Ciudad.-

Estimado Cliente:

Le agradecemos por su interés que nos lleva a generar esta propuesta. La idea primordial es atenderlo de la mejor manera, receptando sus tan importantes sugerencias y comentarios. A continuación, detallamos las tarifas de nuestro servicio de TRANSPORTE DE CARGA:

SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNO – METROMODAL:

RUTA:

DESDE Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe HASTA Puerto Bolívar.

TRANSPORTE	PRECIO	OBSERVACIÓN
1X20 O 1X40	\$750,00	INCLUIDO RETIRO DE CONTENEDOR VACIO

** Tarifa no incluye servicio de montacargas, ni estiba.

RUTA:

DESDE Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe HASTA Guayaquil.

TRANSPORTE	PRECIO	OBSERVACIÓN
1X20 O 1X40	\$1.250,00	INCLUIDO RETIRO DE CONTENEDOR VACIO

** Tarifa no incluye servicio de montacargas, ni estiba.

RUTA:

DESDE Panguintza - Centinela del cóndor - Zamora Chinchipe HASTA Posorja.

TRANSPORTE	PRECIO	OBSERVACIÓN
1X20 O 1X40	\$1.400,00	INCLUIDO RETIRO DE CONTENEDOR VACIO

** Tarifa no incluye servicio de montacargas, ni estiba.



✦ FORMA DE PAGO:

Nuestras facturas deberán ser canceladas de inmediato y si estas estuviesen un retraso de más de 5 días procederemos a aplicar el interés señalado en la ley.

Nuestro deseo es poder darles un mejor resultado en el transporte de sus cargas, el mismo que estará avalado por nuestra compañía y la integración de nuestros servicios para un mejor control.

En espera que nuestras tarifas sean revisadas con el propósito principal de establecer relaciones comerciales. Reiteramos nuestro compromiso de ofrecer un servicio confiable y seguro con la finalidad de que trabajemos como un mismo equipo en la protección de sus mercancías.

Atentamente,

Valeria García Falcones
Dpto. Comercialización y Ventas
METROMODAL S.A.

Las tarifas cotizadas no incluyen el 12% del I.V.A.
Servicio de Transporte no grava I.V.A

necesarios y el llenado de formato/s para incluirlo entre nuestra distinguida lista de clientes.
Favor adelantar vía mail lo siguiente:

- R.U.C.
- Nombramiento del Representante Legal
- Cédula del Representante Legal y papeleta de votación
- Aceptación por escrito (e-mail) de la presente oferta

✦ VALOR AGREGADO EN NUESTROS SERVICIOS:

Es importante destacar que para mayor resguardo de las mercancías que transportamos, nuestras unidades cuentan con:

- Permiso de Operaciones
- Monitoreo de Mercadería en Tiempo Real.
- Autorización actualizada por la Superintendencia de Transporte
- Nuestro transporte incluye un seguro de flete por el traslado de la carga.