

ANÁLISIS DE LA RELACIÓN COMERCIAL, LOGÍSTICA E INFRAESTRUCTURA ENTRE LOS PUERTOS DE YOKOHAMA (JAPÓN) Y GUAYAQUIL (ECUADOR)

Guido Poveda Burgos¹

Docente Investigador
Facultad de Ciencias Administrativas, Universidad de Guayaquil
guido.povedabu@ug.edu.ec

Carlos Amón Mejía²

Estudiante Facultad de Ciencias Administrativas, Universidad de Guayaquil
Carlos.amonm@ug.edu.ec

Karen Cuichan Herrera³

Estudiante Facultad de Ciencias Administrativas, Universidad de Guayaquil
karencuichanh-20@hotmail.com

Joselyn Guapi Chafila⁴

Estudiante Facultad de Ciencias Administrativas, Universidad de Guayaquil
Joselyguapi17@hotmail.com

Narcisa Martínez Martillo⁵

Estudiante Facultad de Ciencias Administrativas, Universidad de Guayaquil
mmichellenarcisa@hotmail.com

Carolina Villamar Loor⁶

Estudiante Facultad de Ciencias Administrativas, Universidad de Guayaquil
Caracolita4495@hotmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Guido Poveda Burgos, Carlos Amón Mejía, Karen Cuichan Herrera, Joselyn Guapi Chafila, Narcisa Martínez Martillo y Carolina Villamar Loor (2017): "Análisis de la relación comercial, logística e infraestructura entre los puertos de Yokohama (Japón) y Guayaquil (Ecuador)", Revista Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón (septiembre 2017). En línea: <http://www.eumed.net/rev/japon/31/japon-ecuador-infraestructura.html>

¹ Magister en Administración y Dirección de Empresas; Docente a tiempo completo Universidad de Guayaquil "UG"

² Estudiante de Ingeniería en Comercio Exterior; 6to. Semestre, paralelo 6/68; Universidad de Guayaquil "UG"

³ Estudiante de Ingeniería en Comercio Exterior; 6to. Semestre, paralelo 6/68; Universidad de Guayaquil "UG"

⁴ Estudiante de Ingeniería en Comercio Exterior; 6to. Semestre, paralelo 6/68; Universidad de Guayaquil "UG"

⁵ Estudiante de Ingeniería en Comercio Exterior; 6to. Semestre, paralelo 6/68; Universidad de Guayaquil "UG"

⁶ Estudiante de Ingeniería en Comercio Exterior; 6to. Semestre, paralelo 6/68; Universidad de Guayaquil "UG"

Resumen:

Las relaciones comerciales entre Japón y Ecuador se fortalecen gracias a las infraestructuras de sus puertos, a la logística que estos demuestran y a la seriedad con las que se manejan. El puerto de Yokohama como principal puente de intercambio de mercancía entre Ecuador y Japón, muestra altos estándares de calidad y exigencia, todo esto gracias a la experiencia que este puerto tiene debido a su gran trayectoria, como mecanismo predominante es la confianza que el importador japonés siempre va a tener presente, entre mayor sea ésta mejor, permitiendo más ingreso de mercancía proveniente del Ecuador.

Palabras Clave:

Puertos, Yokohama, Mercancías, Confianza, logística.

Abstract:

The commercial relations between Japan and Ecuador are strengthened thanks to the infrastructures of its ports, the logistics they show and the seriousness with which they are handled. The port of Yokohama as the main freight exchange bridge between Ecuador and Japan, shows high standards of quality and demand, thanks to the experience that this port has for its great tray, as the predominant mechanism is the confidence that the importer Japanese It will always bear in mind, the greater the sea is better, allowing more income from Ecuador.

Keywords:

Ports, Yokohama, Merchandise, Trust, logistics.

Introducción

La relación comercial entre Japón y Ecuador en estos últimos años se ha ido incrementando y se observa a futuro mayores incremento para el comercio en ambos países. En el siguiente trabajo se detallará las relaciones que tienen Japón y ecuador, los puertos principales de los dos países donde se desarrolla las exportaciones e importaciones de mercancías la infraestructura que tiene

los principales puertos de Ecuador que es el puerto de Guayaquil y el puerto de Japón Yokohama.

además, se analizará cuáles son las principales frutas tradicionales y no tradicionales que exporta Ecuador hacia Japón ya que esto ayuda al incremento de las exportaciones y por ende el país recibe más ingreso. Hoy en día, Japón es uno de los mayores importadores de alimentos del mundo. el principal pasatiempo de los japoneses consiste en cenar fuera de su casa, hecho que estimula la importación y el consumo de productos alimenticios desde los más variados orígenes, entre los que destacan las hortalizas y frutas. Adicionalmente, los hábitos alimenticios de los japoneses determinan que ese país sea un gran importador de mariscos y pescados. Todo esto configura un mercado potencial muy importante para productos de la oferta exportable ecuatoriana.

Es un gran beneficio que Japón importe mercancías de Ecuador, gracias a ello nuestro país tiene mayor ingreso se ha ido escuchando que Japón está realizando convenios con Ecuador en un estudio de factibilidad, para identificar las oportunidades y potencialidades de firmar este acuerdo; de igual manera poder identificar las sensibilidades que podrían presentarse en el proceso. En donde será muy beneficioso para Japón poder incrementar sus inversiones hacia nuestro país.

Relación Comercial entre el puerto de Yokohama de Japón y el puerto de Guayaquil del Ecuador

Relación Comercial

“Los acuerdos comerciales internacionales son tratados por los que un país se compromete a aplicar políticas menos proteccionistas frente a las exportaciones de otro país y, a cambios, los otros países también se comprometen a hacer lo mismo con las exportaciones de este país”.
(Krugman, 2013)

Relación Comercial bilateral entre Ecuador y Japón

“El objetivo es formalizar los diálogos que hemos tenido durante más de dos años con las autoridades japonesas para ver la posibilidad al mediano plazo de negociar un acuerdo

comercial, puesto que la mayoría de nuestros competidores en la región latinoamericana ya los tienen. Queremos un acuerdo centrado en la complementariedad y en salvaguardar la sensibilidad de ambas partes, algo a lo cual le damos mucha importancia” (Rivadeneira, 2015)

Las relaciones comerciales entre ambos países, mediante la negociación de un acuerdo comercial, manifiestan la necesidad de realizar un estudio de factibilidad conjunto, para identificar las oportunidades y potencialidades de firmar este acuerdo; de igual manera poder identificar las sensibilidades que podrían presentarse en el proceso. El potencial de atraer mayor inversión del país nipón hacia el Ecuador, ya que existe un gran interés por parte del sector privado japonés en comprar más productos ecuatorianos y financiar proyectos. La necesidad de negociar un acuerdo para evitar la doble tributación entre Ecuador y Japón, que servirá para incrementar el número de inversiones hacia nuestro país. El país ofrece todas las garantías jurídicas e incentivos para que las empresas japonesas tengan la seguridad de trabajar en el Ecuador. es muy beneficioso para Japón poder incrementar sus inversiones hacia nuestro país. (Rivadeneira, 2015)

El país del sol naciente representa en la actualidad para el Ecuador, la plaza mercantil más importante del continente asiático, con una población de cerca de 127 millones de habitantes caracterizados por un elevado poder de compra (\$28,700 al año) pero al mismo tiempo por una alta exigencia en la calidad y presentación de los productos demandados.

Japón posee la segunda economía más grande del mundo, su producto interno bruto asciende a \$3,7 trillones de dólares, crece a un 0.2% anual y se sustenta principalmente en agricultura 1.4%, industria 30.9% y servicios 67.7%. Las exportaciones de Japón crecieron en un 17.06% entre el 2001 y el 2003 y sus 3 principales rubros de exportación fueron maquinarias eléctricas, vehículos y artefactos eléctricos los cuales mantienen un crecimiento sostenido a través de los años.

Hoy en día, Japón es uno de los mayores importadores de bienes de consumo de alimentos del mundo. El mercado japonés abastece por sí mismo un 40% de su consumo interno y el 60% proviene de las importaciones, desde el 2003 Japón se convertido en el octavo socio comercial para Ecuador (luego de Estados Unidos, Colombia, Panamá, Venezuela, Perú, Chile y Corea).

La preponderancia de los Nipones, como socios comerciales, se fundamenta en el peso de las importaciones, mismas que ponderan alrededor de un 4.23% del total importado por Ecuador durante ese año. (Rengifo, 2011)

Principales puertos de Japón

fue construido entre 1963 y 1970 con cuatro muelles, de A D, en forma de peine. Honmoku Pier ha asumido desde entonces el papel como el muelle del puerto de Yokohama que acomoda varios tipos de buques de los buques llenos-contenedores y de los barcos convencionales a los barcos RO / RO.

Incluido en el total de 25 literas hay 3 literas de contenedores y 5 literas multiusos bajo la supervisión de la Ciudad de Yokohama, y 6 literas de contenedores administradas por la Corporación Pública de Desarrollo de Puerto de Yokohama (YPDC)

En 2009, el volumen de manejo de carga fue de 29.328.642 toneladas.

En respuesta al tamaño creciente de los buques portacontenedores, se recuperó la zona de agua entre los muelles B y C y, con la finalización de la primera fase del área del proyecto, un nuevo terminal de contenedores comenzó a operar en abril de 1996. La recuperación de la segunda fase comenzó en 1998 para construir un muelle de 15m de profundidad (resistente a terremotos) en la punta y el patio de contenedores se abrió en 2005. Tan pronto como se abrió el patio, esta área renació como terminal de contenedores con excelentes capacidades de transbordo, ya que es accesible a ambos Pequeños y grandes.

Ahora estamos trabajando en los planes de reurbanización de Jetty D para mejorar aún más las funciones de este muelle. El puerto de Yokohama Symbol Tower y el embarcadero de pesca Honmoku, instalaciones recreativas abiertas al público, se encuentran en Jetty D. (yokohama, 2016)

Comercio en el Puerto Yokohama

Como puerto comercial internacional, el Puerto de Yokohama promueve activamente el intercambio con los puertos de todo el mundo mediante la recogida de la información más reciente y la recepción de invitados de ultramar. También contribuimos a la cooperación

internacional organizando seminarios para aprendices en colaboración con la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional. (yokohama, 2016)

Comercio en el puerto de Guayaquil

La importancia y la utilidad del puerto de Guayaquil, ligado a la historia de la ciudad más grande del país, vuelven al centro del debate. Lastimosamente lo hacen como parte de una disputa política subida de tono que opaca los razonamientos técnicos imprescindibles en decisiones de esa magnitud. No es nueva la opción de un puerto de aguas profundas para transferencia de carga y contenedores y que, desde una ubicación estratégica en el golfo, pudiera complementar las funciones del actual. (GUAYAQUIL, 2013)

En el ranking de los 100 mejores puertos del mundo, la terminal portuaria de Guayaquil se ubicó en la posición 86 por el movimiento de contenedores, según la última edición de la revista inglesa Containerisation International Respecto al movimiento de carga la terminal portuaria está novena a nivel de Sudamérica, indica una publicación de la Comisión Económica para América Latina La información y el contenido multimedia, publicados por la Agencia de Noticias Andes, son de carácter público, libre y gratuito. (CEPAL, 2010)

Sólo de enero a agosto de este año el Puerto Marítimo movilizó 328.000 contenedores de 20 y 40 pies, informó el gerente general de Autoridad Portuaria de Guayaquil. En el 2010 se movilizaron 116.997 contenedores de 20 pies y 288.246 de 40 pies, el 2011 se registró un incremento significativo, de 135.982 y 404.681 en el mismo orden de contenedores, señaló el funcionario. La meta es llegar a 1'500.000 contenedores al año. “En el Puerto Marítimo de Guayaquil, en los últimos ocho meses de este año, se movilizaron 80.000 contenedores de 20 pies y 248.000 de 40 pies, lo que demuestra un incremento en la movilización de carga” (Jairala, ANDES, 2012)

Lugares de interés turístico

El puerto y la ciudad de Yokohama son famosos por su cálida hospitalidad cultivada durante un siglo gracias a la acogida de innumerables buques de pasajeros de todo el mundo. Yokohama con su ventaja geográfica, extensas redes de ferrocarril / carretera y un terminal único que puede ofrecer eficiencia a su operación puede ser un centro logístico ideal para varios viajes, ya sea de

turismo o de comedor o actividades culturales en la región metropolitana de Tokio. Algunas de las atracciones de la característica son como sigue:

Sankeien Garden

Sankeien Jardín es un vasto jardín japonés genuino con una superficie de 180.000 metros cuadrados. Muchos de los edificios han sido designados como bienes culturales nacionales. El jardín cobra vida con flores de ciruela en invierno, flores de cerezo y azaleas en primavera, y los colores cambiantes de las hojas en otoño. Usted puede disfrutar de la naturaleza, ya que cambia con las estaciones. Jardín Sankeien (japonés)

Kamakura

Kamakura fue el sitio del gobierno feudal (la antigua capital de Japón) hace 800 años. Es ahora un centro cultural tranquilo con muchos lugares de interés, especialmente templos y santuarios, incluyendo Tsurugaoka Hachiman-gu construido por el Shogun en 1180. Más al sur es el Daibutsu, o Gran Buda de Kamakura. Es 11.4 metros de altura, la segunda estatua más alta de Buda en Japón. Es un tesoro nacional, pero puedes entrar dentro de la estatua. Asociación de la Prefectura de Kanagawa.

Hakone y el Monte. Fuji

monte Fuji, la montaña más alta de Japón, es un símbolo nacional. Hakone es uno de los balnearios más famosos de Japón. Ofrece no sólo alojamiento de aguas termales, sino también baños de uso diario. Visitar una fuente termal es muy agradable. (yokohama, 2016)

Infraestructura del Puerto de Yokohama y el Puerto de Guayaquil

Puerto de Guayaquil

Guayaquil es el puerto principal de la República del Ecuador. El puerto tiene una moderna infraestructura que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada. Las terminales se encuentran concesionadas por operadores privados de alta especialización bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Contecon Guayaquil S.A. es la terminal encargada del

manejo principalmente de contenedores y Andipuerto Guayaquil S.A. es un terminal granelero. (Proecuador, 2015)

Contecon Guayaquil S.A.

Principal terminal del país, donde se manejó todo tipo de carga, a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Según el ranking de puertos de América Latina y el Caribe de la CEPAL, ubicó al puerto de Guayaquil en el número 8 con 1.8 millones de TEUS en el 2014.

“Contecon es el terminal multipropósito que se encarga de los contenedores, y Andipuerto presta servicio público de almacenaje de granos y carga al granel” (Jairala, Andes, 2017).

TABLA 1. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

INFRAESTRUCTURA PUERTO DE GUAYAQUIL	
Superficie total	1,133,800 m ²
Longitud de muelle	1,625 m
Calado máximo	10,97 m
Calado máximo en canal	13,11 m
Sitios de atraque	10
	4 sitios para buques portacontenedores (700 m)
	5 sitios para carga multipropósito (925 m)
	1 sitio para embarcaciones auxiliares (90 m)
Tomas reefer	3,789 (460 voltios trifásico)

Algunas de las líneas más importantes que operan en el puerto son las siguientes:

- Maersk Line / Sealand
- Mediterranean Shipping Co.
- CMA-CGM
- Interocean Lines
- Trinity Shipping Line
- Hamburg Süd
- Star Reefers
- Agencia Marítima Global Marglobal S.A.

- CCNI
- Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)

“En el Puerto Marítimo de Guayaquil, en los últimos ocho meses de este año, se movilizaron 80.000 contenedores de 20 pies y 248.000 de 40 pies, lo que demuestra un incremento en la movilización de carga”, (Jairala, Andes, 2017)

El contrato fue estipulado por 20 años de concesión, de los cuales han transcurrido cinco y ha sido evidente la especialidad de la empresa en el manejo de la carga, lo que ha permitido que el Puerto de Guayaquil tenga un ranking importante a nivel de Latinoamérica, incluso dentro de las estadísticas de la Cepal (Jairala, Andes, 2017).

“En realidad, con la concesión del Puerto Marítimo tuvimos otra época más dinamizada, porque es una empresa que vino hacer sus inversiones y ellos tienen que recuperarlas a través de este negocio” (Fernández, 2017)

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo cual cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones. En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos.

Plan de Movilidad-Propuesta de Infraestructura

Nuevo puerto en un nuevo emplazamiento, con traslado de todas las terminales actuales:

- -2 terminales de contenedores
- -4 terminales multipropósitos
- -2 terminales de graneles sólidos
- -1 terminal de petróleos

Afronta un desafío mayor, el traslado de su lugar de ubicación y de su actividad. Así lo dio a conocer el presidente de la República, Rafael Correa, el 27 de julio, cuando dijo que el Puerto Libertador Simón Bolívar, tiene que salir de Guayaquil.

Y para sustentar esta decisión, explicó que el fin es lograr que las exportaciones e importaciones sean más competitivas, con un manejo de 50 millones de toneladas de carga.

El nuevo sitio de la terminal portuaria de Guayaquil, estaría entre Posorja y Chanduy, al límite con la provincia del Guayas.

Asimismo, se confirmó que la obra comenzaría a tomar forma este año. Según, el proyecto del Gobierno es que el puerto de Guayaquil se especialice en recibir los cruceros turísticos y en cabotaje.

Puerto Yokohama

El Puerto de Yokohama es gestionado por la Oficina Portuaria de la ciudad de Yokohama, Japón. Se abre hacia la Bahía de Tokio. Al sur se sitúa el Puerto de Yokosuka; al norte, los puertos de Kawasaki y Tokio.

El Puerto de Yokohama tiene diez muelles importantes. El Muelle Honmoku es la instalación central del puerto con 25 amarres.¹ El Muelle Osanbashi recibe tráfico de pasajeros, y tiene aduanas e instalaciones de inmigración para viajes internacionales.² Detamachi, el "muelle plátano," está equipado para recibir frutas y verduras frescas.³ El Muelle Daikoku, en una isla artificial de 321 hectáreas, contiene un millón de metros cuadrados de espacio de almacenamiento.⁴ Siete amarres del Muelle Mizuho son usados por las Fuerzas Armadas de Estados Unidos en Japón.⁵ Otros muelles reciben madera y desempeñan otras funciones.

Tras algo más de 40 minutos de viaje desde Tokyo, por fin llegaría a la estación central de Yokohama, ciudad que con cerca de 4 millones de habitantes es considerada la segunda más importante de todo el país.

Fundada en el año 1889 y con uno de los puertos más importantes de Japón, Yokohama parece a primera vista "un barrio más" de Tokyo, pues apenas existe separación física entre ambas...los cerca de 30 kilómetros que separan las dos ciudades están urbanizados en su práctica totalidad...de hecho, Yokohama es considerada en ocasiones una "ciudad dormitorio" de la capital, pues muchos de sus habitantes se desplazan cada día a estudiar o trabajar a Tokyo.

La ciudad alberga importantes compañías como Nissan Motor y 200 filiales de empresas extranjeras, además de acoger culturas tan diversas como la china y la latinoamericana, esta última llegada hace tres décadas de la mano de los obreros inmigrantes.

Con sus primeros orígenes en el siglo XI, en una zona tradicionalmente dedicada a la pesca, gran parte del territorio de Yokohama estuvo durante siglos bajo control de los señores feudales (shogunes), hasta la apertura de su puerto al mundo en 1859, tras la llegada a mediados del siglo XIX de los 'Barcos Negros' del comodoro estadounidense Matthew Perry.

A pesar de su progresiva apertura al mundo occidental, con un puerto por el que pasaron en el 2008 unas exportaciones valoradas en unos 100 mil millones de euros, Yokohama tiene un aire más tranquilo que su vecina Tokio. Aunque el terremoto y el tsunami del 11 de marzo sacudieron los cimientos económicos de esta ciudad, en los meses siguientes al desastre ha ido recuperado cierta calma a medida que las empresas retornaban, poco a poco, a su ritmo habitual.

Uno de los puntos más conocidos de Yokohama es la terminal marítima en Osanbashi, diseñada por el arquitecto español Alejandro Zaera y el iraní Farshid Moussavi.

“La nueva terminal nace de un esquema de circulación que intenta eliminar la estructura lineal y la direccionalidad del movimiento que caracterizan las estaciones portuarias; tiene la ambición de estructurar toda el área como espacio fluido, ininterrumpido y multidireccional” (Sauto, 2007)

El puerto de Yokohama ha servido como una puerta de entrada a la mayor área de Tokio y ha acogido incontables barcos de crucero desde su apertura en 1859 como el primer puerto comercial internacional moderno de Japón. Ubicado hasta 11 millas náuticas más cerca del

Pacífico que el Puerto de Tokio, permite a los cruceros ahorrar en cargos de piloto y combustible, y los pasajeros pueden pasar una mayor cantidad de tiempo para hacer turismo.

Como el puerto está convenientemente situado en el corazón de Yokohama, tiendas y destinos turísticos están a un paseo. Dado que el puerto de Yokohama está situado en el centro de la bahía de Tokio, los transportes públicos ofrecen un fácil acceso a Tokio y más lejos al monte. Fuji y Kamakura, que son destinos ideales para un viaje de un día.

Servicios portuarios seguros, rápidos y precisos

Puerto de Yokohama tiene una alta reputación para el manejo altamente eficiente de la carga y la garantía de calidad de las compañías navieras y los cargadores del mundo.

La rapidez y precisión de la manipulación de la carga son apoyadas por operadores con una larga historia y tradición y por los sectores privados con conocimientos acumulados.

Acceso directo al interior del puerto de Yokohama

Una red de carreteras completa conecta Yokohama a todos los lugares dentro del área metropolitana. Yokohane y Bay Shore Rutas de la autopista metropolitana están disponibles para Tokio, y la autopista Tomei está disponible para Shizuoka.

Además, una red de carreteras en bucle está experimentando mejoras. El acceso entre el puerto de Yokohama y su interior se verá mejorado en el futuro.

Manejo de todo tipo de puertos para cargas diversas

Las instalaciones portuarias y las instalaciones logísticas se concentran alrededor del muelle Honmoku, el muelle Daikoku y el muelle Minami Honmoku en el puerto de Yokohama.

Puerto de Yokohama es un puerto todo terreno, que maneja varios cargos como un contenedor, un automóvil terminado, aceite de piedra y cereales.

Volúmenes absolutos de carga basados en la concentración de la industria y la población

Hay una variedad de industrias en Tokio y sus alrededores. (※ 1) De hecho, el área tiene una cuota de casi el 30 por ciento del valor de envío del producto de Japón.

Además, 40 millones de personas viven en la zona, representando aproximadamente un tercio de la población de Japón. Es un mercado enorme. Según la encuesta realizada por el Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte (※ 2), cuenta con un volumen abrumador de carga que los volúmenes de carga producidos o usados en la zona es aproximadamente el 30% de todos en Japón. (Yocohama, s.f.)

※ 1: Tokio, Saitama, Chiba, Kanagawa, Ibaraki, Tochigi, Gunma y Yamanashi

※ 2: Importación y exportación de contenedores de flujo de carga de investigación nacional en 2008

Logística para la comercialización de productos entre el puerto de Yokohama y el puerto de Guayaquil



Ilustración 1 Recorrido entre puertos Japón – Ecuador

(PROECUADOR, 2016)

El gobierno de Japón da una serie de requisitos para la entrada de productos extranjeros al país oriental, como formalidades y procedimientos que se requieren, se deben obtener una serie de requisitos, entre los cuales se debe obtener un permiso de importación de los productos para poder presentar su respectiva Declaración de importación en la Dirección General de Aduanas de Japón, ésta debe realizarse después de que las mercancías hubieren ingresado a la zona franca o Hozei como se lo conoce en Japón para los controles pertinentes.

La Aduana de Japón pide a junto a la declaración de importación se anexe estos documentos de soporte:

- Factura comercial
- Documentación de embarque o carta de porte aéreo
- Certificado de Origen
- Certificado de Origen (Formulario A) para aplicación del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP). (En el caso de ser necesario)
- Listas de empaque, certificados de seguros
- Licencias y certificados requeridos para el producto de acuerdo con lo establecido por la ley japonesa.
- Documentación de reducción o exoneración de impuestos arancelarios. (En el caso de que aplique)
- Documentación sobre el pago de impuestos arancelarios. (En el caso de que aplique)

Adicional a estos requerimientos según las características del producto se pide presentar otros requisitos extras (certificaciones, autorizaciones, permisos de importación, etc.).

Para encontrar los documentos necesarios para poder entrar al mercado japonés se puede ingresar a la página web de las oficinas de la Aduana de Japón, en donde se podrá encontrar documentación tales como (permiso de importación, pagos de impuestos arancelarios, declaración de importación, entre otros).

Cuando la documentación ya ha sido verificada por la Aduana de Japón, este expide el permiso de importación, el cual se otorga tan pronto se confirme la entrada de la carga en base al sistema de autorización.

Según (Posligua, Henao, & PROECUADOR, 2017) nos menciona que la Organización Japonesa de Comercio Exterior (JETRO) elabora informes mostrando toda la información necesaria de cada producto, así como los requisitos necesarios que solicita la Aduana de Japón.

Al ser Japón un mercado muy exigente se debe seguir todos estos puntos y recomendaciones ya que el país Nipón se caracteriza por comercializar productos de excelente calidad a sus habitantes a la vez que denota entregar productos de un alto estándar internacional al extranjero.

Impuesto interno

Las Aduanas de Japón desarrollaron y realizaron un diseño de la clasificación armonizada según los parámetros de la Ley del Arancel de Aduanas, implantando una tasa temporal y una tarifa generalizada para ciertos productos o mercancías. La tasa que se aplica en Japón con respecto a las aduanas es la más inferior de la OMC.

Licencias de Importación y Autorizaciones que se realizan con antelación

Respecto a estos puntos según la LEY DE SANIAMIENTO DE ALIMENTOS se deberá regir a la Notificación para la importación de Alimentos, así como el Proceso que esta conlleva que se encuentra en la GUÍA DE REQUISITOS SANITARIOS Y FITOSANITARIOS PARA EXPORTAR ALIMENTOS A JAPÓN.

Notificación para la Importación de Alimentos

La ley antes mencionada ayuda a garantizar la sanidad de los alimentos que se importan a el país Japón incluyendo los productos relacionados, en el artículo 27 de esta Ley obliga a todo importador a presentar una notificación previa de importación, como se mencionaba en el anterior punto. El artículo en cuestión plantea que aquellos que quieran importar alimentos, aditivos alimentarios, aparatos, o contenedores / envases para la venta o para su uso en los negocios de la localidad, deberán proceder a la notificación hacia el Ministerio de Salud, Trabajo y Bienestar del país Nipón en toda ocasión que se requiera o se desea el ingreso además de que esta notificación también se la exige para la posterior venta dentro del país. (Aduanas de Japón, 1947)

Existe un formulario que te proporciona el Ministerio de Salud, Trabajo y Bienestar el cual se encuentra en la página del ministerio, este deberá ser llenado y enviado a una Estación de

Cuarentena del Ministerio, en donde los inspectores de sanidad de alimentos examinarán esta notificación junto con todos los documentos para que se pueda lograr la verificación correcta de la mercancía de acuerdo al cumplimiento que debe acatarse con la Ley; si la notificación concuerda con todo los procedimientos y documentos de soporte, podrá ser entregada para que se realice con normalidad el despacho aduanero y de esta forma la mercancía pueda ser liberada para fines comerciales o profesionales o sea cual sea el fin que buscase el importador. (Ministerio de Salud Trabajo y Bienestar, 2006)

Proceso de Notificación para la importación de Alimentos hacia el país Japón

Según (MINCETUR, 2010) en la GUÍA DE REQUISITOS SANITARIOS Y FITOSANITARIOS PARA EXPORTAR ALIMENTOS A JAPÓN nos muestra el siguiente proceso:

1. Descargar el Formulario de Notificación para la Importación de Alimentos, a fin de dar aviso de la importación.
2. Llenar el Formulario de Notificación para la Importación de Alimentos, proporcionando toda la información requerida. Debe tenerse en cuenta que la importación de algunos alimentos obliga a contar con certificados sanitarios y fitosanitarios.
3. Enviar el formulario de notificación lleno a la estación de cuarentena responsable del puerto de importación. Esta notificación de importación puede ser enviada por escrito o a través del sistema electrónico, en cuyo caso los importadores están obligados a registrar previamente su terminal de computadora junto con la información necesaria en el Ministerio de Salud, Trabajo y Bienestar.
4. Luego de la presentación de la notificación, los productos son examinados por el inspector de sanidad alimentaria en la estación de cuarentena, con la finalidad de determinar si cumplen con lo indicado en la ley. Durante el examen de documentos, el inspector valida los siguientes elementos, de acuerdo a la información reportada en el formulario de notificación (su sentencia se basará además en otros datos como el país de exportación, los productos importados, el

fabricante, el lugar de fabricación, ingredientes, materiales y aditivos empleados, y los métodos de fabricación):

- Si los alimentos importados cumplen con los estándares de fabricación de la Ley de Sanidad Alimentaria
- Si la utilización de aditivos cumple con las normas
- Si contiene sustancias tóxicas o venenosas
- Si el fabricante o el lugar de fabricación tiene un historial de problemas de sanidad en el pasado

5. Cuando los inspectores de la carga determinan que debe ser objeto de inspección, emiten la orden respectiva con la finalidad de confirmar el cumplimiento de la carga con la Ley de Sanidad Alimentaria.

6. En caso de que el examen de documentos e inspección de carga determine que la carga está en conformidad con la ley, un “certificado de notificación” será enviado al importador por parte de la estación de cuarentena del Ministerio de Salud, Trabajo y Bienestar, donde la notificación fue inicialmente presentada, y la importación continuará su curso.

7. En caso de que la carga no pase la inspección, la mercadería no podrá ser importada a Japón. La estación de cuarentena del Ministerio informará al importador de qué manera su carga viola la Ley de Sanidad Alimentaria y el importador adoptará las medidas necesarias, siguiendo las indicaciones de dicha estación.

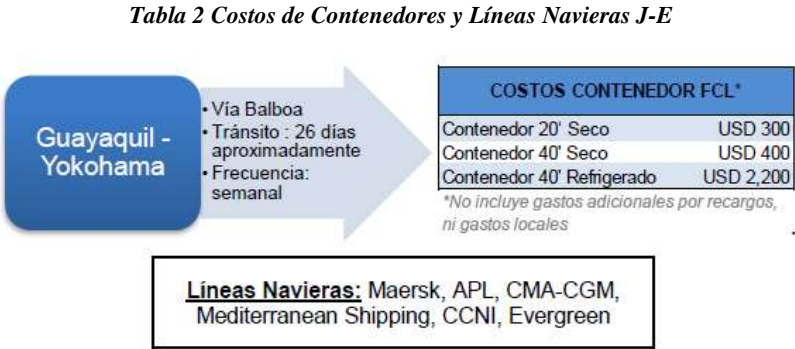
Condiciones de Compra y de Pago para las mercancías

El negociador que desee establecer una relación comercial con algún importador japonés o algún distribuidor de ser el caso deberá tener presente que la clave de una buena relación comercial y negociación en general es el nivel de confianza que se llegue a tener entre ambas partes. El importador japonés querrá conocer todos los detalles del producto a importar, su calidad, su procedencia, como se produjo ese producto, si es natural o es semi-natural, el lugar de procedencia del producto, antecedentes entre otras cualidades que el importador japonés

tendrá siempre en su mente al querer establecer alguna relación bilateral y más si es de productos alimenticios o perecederos, e inclusive conocer más a fondo a la persona para así entablar una confianza mas fuerte con él exportador.

El nivel de confianza es la clave de toda relación comercial con Japón, exclusivamente de este factor dependerá temas como, las condiciones de los respectivos pagos que llegue a exigir el importador japonés, en la mayoría de los casos se establecen cartas de créditos como herramienta de pago y confianza.

Costos generados por la transferencia e intercambio de mercancías Ecuador – Japón

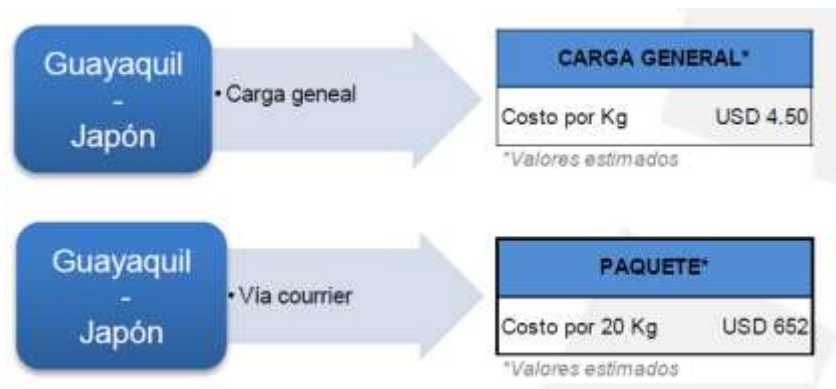


(PROECUADOR, 2016)

Según (PROECUADOR, 2016) en su perfil logístico realizado sobre el Japón nos muestra costos que incurren en el intercambio de mercancía desde Ecuador al país Nipón y viceversa, según la Tabla 2 se puede apreciar los costes según el tamaño de contenedores en donde también se muestra las líneas navieras que realizan este trayecto entre los dos países.

La tabla 3 nos muestra según sea clasificada por carga general o vía courier, además de los costos ya sea por carga general el cual nos muestra un estimado de costo por kilogramo, de igual forma los costos por kilogramo por paquete.

Tabla 3 Estimación de Costos por Carga o Paquete



(PROECUADOR, 2016)

Normas de origen

A fin de que las mercancías exportadas desde un país receptor de preferencias puedan ser elegidas para el tratamiento arancelario preferencial, deben ser reconocidos como originarios de ese país en virtud de los criterios de origen del esquema SGP japonés, y transportados a Japón, de acuerdo con lo siguiente:

- Normas de transporte: Asegurar que los productos conservan su identidad y no se manipulan o se procesan en el curso de su envío.
- Criterios de origen: Las mercancías se considerarán originarias de un país que recibe preferencia si son totalmente obtenidos en ese país.
- Materiales importados de Japón: En aplicación de los criterios de origen, se le dará el tratamiento especial, a los materiales importados de Japón en un país receptor de preferencias y se utiliza allí en la producción de bienes a ser exportados a Japón después.
- Evidencia documentada: Prueba relativas a la procedencia de los bienes

Reducciones arancelarias

- Varias reducciones arancelarias, incluyendo el tratamiento libre de impuestos, se aplican a los determinados productos agrícolas y de la pesca cubiertos por el régimen, según el capítulo 1-24 del SA.

- “Todos los productos industriales son, en principio, recibir un tratamiento libre de impuestos, mientras que los tipos del SGP en algunos artículos sensibles son 20, 40, 60 o 80 por ciento de las tasas más favorecida nación. Según el capítulo 25-97 del SA” (poveda, (2017)).

Legislación que rige el transporte internacional:

La legislación aduanera contiene algunas regulaciones específicas que recaen sobre las actividades que cumplen los operadores de transporte. Se destacan por su importancia las siguientes:

- El transporte internacional marítimo, aéreo y terrestre, para ser autorizado debe contar con un representante domiciliado en el lugar donde vaya a operar.
- Los transportistas internacionales marítimo, aéreo y terrestre, deben constituir garantía permanente y suficiente, para cubrir las obligaciones de los portadores, de las cuales son responsable solidarios.
- El arribo y salida del transporte debe realizarse en las aduanas habilitadas para la respectiva operación.
- Los vehículos de transporte están sujetos a requisa, por parte de las autoridades aduaneras.
- La circulación de vehículos de transporte de mercancías en la zona de vigilancia aduanera, debe contar con un permiso expedido por el administrador de la aduana de la respectiva circunscripción, salvo que porten los documentos comerciales o aduaneros correspondientes.
- Los vehículos de transporte en la oportunidad de practicar operaciones de tráfico internacional, están obligados a portar los documentos que amparen las mercancías objeto de la operación. Estos documentos son: Manifiesto de carga; conocimientos de embarque; Guía aérea o guía de encomienda, según sea el caso.

- Los portadores tienen la obligación de entregar a la aduana correspondiente, los documentos referidos en el punto anterior, en la fecha de llegada o de salida del vehículo de transporte. También los pueden entregar desde el momento en que el vehículo hubiese llegado a la jurisdicción de la aduana.
- Los transportistas deben declarar a la aduana las mercancías descargadas de más y de menos.
- Los portadores de mercancías de importación y tránsito están obligados a notificar de inmediato a los consignatarios la llegada de las mercancías.

El Sistema Generalizado de Preferencias de Japón

El principal mecanismo preferencial que pueden utilizar los productos ecuatorianos al mercado japonés es el denominado Sistema Generalizado de Preferencias (SGP). Este mecanismo, impulsado originalmente por la UNCTAD, tiene como objetivo contribuir con el crecimiento económico y el desarrollo de las exportaciones de los países en vías de desarrollo.

El Ecuador, al ser beneficiario del esquema SGP de Japón, tiene derecho a reducciones arancelarias, incluyendo tratamiento libre de derechos, para los productos cubiertos bajo este esquema. La lista de productos incluidos es limitada, generalmente incluye productos industriales, agrícolas y pesqueros, y es sujeta a revisión anual. Por otro lado, existe una serie de techos y límites para los diversos productos o grupos de productos considerados sensibles, de manera de que su importación no amenace la producción nacional.

En términos generales, los criterios que aplica Japón para la inclusión de países en su esquema SGP, son los siguientes:

- La economía del país debe estar en fase de desarrollo.
- El país debe ser miembro de la UNCTAD.
- Debe tener arancel propio y sistema organizado de comercio exterior.

-Debe solicitar se le califique para recibir un beneficio especial, como la exoneración de los impuestos de aduanas.

-Debe demostrar capacidad de proveer artículos al mercado japonés desde su territorio.

Los productos exportados desde un determinado país beneficiario, deben ser reconocidos como originarios de ese país para ser elegibles (de acuerdo con los criterios de origen del SGP Japonés) y trasladados al Japón de acuerdo a reglas de transportación que garantizan que los bienes guardan su identidad y no son manipulados en el transcurso del embarque.

Entre las razones que se arguyeron para la renovación están:

- (1) El SGP japonés ha contribuido a la promoción de las exportaciones, así como también al aumento de ingresos por concepto de exportaciones de los países en vías de desarrollo;
- (2) Hay un consenso generalizado entre la comunidad internacional en el sentido de que el SGP debe ser mantenido; y
- (3) El mejoramiento del acceso a los mercados para los PMDs, es uno de los temas en común que deben ser discutidos y tratados por los países desarrollados, incluyendo el Japón.

Extensión del período de efectividad del SGP japonés

El período de efectividad del SGP japonés ha sido extendido por 10 años más hasta el 31 de marzo de 2011. Es preciso recalcar que de un universo mayor a las 200 partidas y subpartidas y 16 capítulos de productos que se incluyen dentro del SGP japonés, el Ecuador apenas aprovecha un 3% del total de preferencias otorgadas.

“Es preciso tomar en cuenta, que muchos de los productos que acoge el SGP son productos que exporta el Ecuador, pero con diferente procesamiento, por lo cual no encuentran dentro de las partidas arancelarias que gozan de preferencia. Un cambio en el procesamiento de los productos ecuatorianos podría aperturar el mercado japonés. Por ejemplo, no se puede exportar frutas en estado natural por las restricciones sanitarias y fitosanitarias, pero si se incorpora valor a través

de procesamiento para conservas o IQF, las oportunidades de acceder al mercado japonés, son inmensas” (M, septiembre 2007).

Exigencias Sanitarias y Fito-sanitarias

Las importaciones que realiza Japón están reguladas por la Ley de Sanidad Alimentaria (Food Sanitation Law) cuyos requisitos se pueden esquematizar en las siguientes etapas:

-De acuerdo al artículo 27 de la esta ley, los importadores deben presentar un cuestionario de notificación para importación de alimentos sometido a la Estación de Cuarentena del Ministerio de Salud del puerto de destino.

- Otros documentos requeridos son: certificado sanitario, información de ingredientes, materiales y método de manufacturación.

- Toda la documentación y la carga son sometidos a inspección de acuerdo con los estándares de calidad para un análisis de sus componentes en materia de: preservantes, saborizantes, colorantes, químicos, pesticidas, etc.

- Los alimentos genéticamente modificados o que contengan ingredientes capaces de producir alergias tales como: salmón, naranja, langosta, cangrejo, carnes, nueces, sardinas, soya, pollo, cerdo, hongos, ciruelas, manzanas y gelatinas; deberán contener un aviso en la etiqueta.

- “Posteriormente el producto es rechazado o aprobado en cuyo caso se le otorga el certificado de inspección lo cual indica que se encuentra listo para su distribución y consumo” (M, septiembre 2007).

Cultura de negocios

Japan External Trade Organization, JETRO¹⁰, brinda detalles que deben ser tomados en cuenta por quienes están interesados en hacer negocios con empresarios japoneses. Aun cuando los códigos de negocios y negociaciones pueden llegar a un nivel de homogeneización a lo largo de varias regiones, en el caso de Japón muchos de ellos pueden no funcionar, y en ello la comunicación y el idioma tienen gran influencia; más cuando esta se manifiesta en códigos

japoneses de conducta, de hábitos de establecimiento de negocios, en lenguajes de negociación, y en general en cultura de negocios.

Por ello, es básico un mínimo entendimiento de los valores y fundamentos culturales de la sociedad japonesa, que hasta el día de hoy se manifiesta claramente en la forma de hacer negocios en Japón y con Japón. Principios como el fuerte sentimiento de respeto por las jerarquías, el sentido del individuo de pertenencia a un grupo (organización, compañía, corporación, gremio, etc.), la diferencia entre lo que se piensa y lo que se debe expresar, son entre otros, principales asuntos de estudio para quienes desean establecer negocios con Japón.

“Ya en el lenguaje hablado, y por la misma estructura del idioma, tanto en las relaciones personales y más evidentemente en los negocios, un ejecutivo japonés no expresa todo lo que se quiere comunicar, y por ello las relaciones y los negocios se establecen en primer lugar en base a la confianza” (Ecuador, 2015).

Por lo tanto, para establecer esta base el nivel de requerimiento de información puede parecer excesivo, en comparación con ejecutivos de negocios de otros países. Sin embargo, mientras más eficientemente se provea la información requerida, se estará propiciando que la toma de la decisión final (siempre tomada en consenso, expresada por un vocero oficial) sea lo más ágil posible, sin que todo este proceso sea en verdad un gran ejercicio de paciencia para cualquier interlocutor occidental.

En una negociación o proceso de negociación y hasta el establecimiento de una relación comercial se debe además tomar en cuenta lo siguiente:

- El proceso de negociación toma tiempo, involucra reuniones y correspondencia abundante.
- Se debe demostrar paciencia y dedicación.
- Puede ser determinante el compromiso que demuestre con el proceso.
- Consulte con sus homólogos regularmente y esté disponible para dar respuestas a las preguntas.

- Invierta tiempo en profundizar la relación con las personas clave.
- Evite las decisiones rápidas, no presione decisiones rápidas.
- El contrato es una expresión de la voluntad de hacer negocios y no un conjunto específico de las promesas y limitaciones (factor confianza).
- Piense en la relación comercial como un contrato personal en lugar de uno legal.
- Asegúrese de que todos los términos del contrato se encuentren traducidos al japonés

Conclusiones

En este presente trabajo se dio en enfoque a dos puertos con el fin de conocer las relaciones comerciales entre los dos países.

Japón puente para hacer negocios con toda Asia, dado el alto flujo de comercio que maneja con los demás países asiáticos, además de las facilidades logísticas y tecnológicas

Dada la importancia de Japón como importador de alimentos, sería beneficioso para el Ecuador una diversificación de sus exportaciones, tomando en cuenta que el Sistema Generalizado de Preferencias del Japón, se ha extendido a partir de marzo de 2001, por un período adicional de diez años.

Ecuador busca fortalecer las relaciones comerciales y reforzar los vínculos con el sector público y privado de Japón.

Un puerto debe de promover y desarrollar infraestructura terrestre, aérea y marítima adecuada, así como velar porque los servicios de transporte se brinden de manera eficiente, segura y sostenible, Perfeccionamiento constante de las normas y Mayor fluidez y agilidad en los procesos.

Bibliografía

- Aduanas de Japón, I. (1947). Ley de Saniamiento de Alimentos. En A. d. japon, *Ley de Saniamiento de Alimentos*. Japón.
- CEPAL. (2010). *ANDES*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/6751.html>
- Ecuador, P. (2015). *guia comercial*. Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/06/PROEC_GC2015_JAPON.pdf
- Fernández, M. L. (Julio de 2017). *Andes*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/6751.html>
- GUAYAQUIL, P. D. (19 de 08 de 2013). *EL COMERCIO*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/opinion/editorial/puerto-guayaquil.html>
- Jairala, J. C. (12 de 9 de 2012). *ANDES*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/6751.html>
- Jairala, J. C. (Julio de 2017). *Andes*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/6751.html>
- Krugman, O. y. (2013). *GESTIOPOLIS*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/que-es-un-acuerdo-comercial/>
- M, J. C. (septiembre 2007). Obtenido de Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón: <http://www.eumed.net/rev/japon/00/jap-ecu.htm>
- MINCETUR. (2010). GUÍA DE REQUISITOS SANITARIOS Y FITOSANITARIOS PARA EXPORTAR ALIMENTOS A JAPÓN. *BIOCOMERCIO Perú*, 10-11.
- Ministerio de Salud Trabajo y Bienestar, J. (2006). *Ministerio de Salud Trabajo y Bienestar, Japón*. Obtenido de Notification Form for Importation of Foods: <http://www.mhlw.go.jp/english/topics/importedfoods/1-3.html>
- Posligua, J. S., Henao, A. A., & PROECUADOR, 2. (2017). *Proecuador*. Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/PROEC_GC2017_JAPON.pdf
- poveda, g. ((2017)). Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón Obtenido de Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón. *eumed.net*, <http://www.eumed.net/rev/japon/29/infraestructura.html>. Obtenido de <http://www.eumed.net/rev/japon/29/infraestructura.html>
- Proecuador. (Septiembre de 2015). *Proecuador*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/09/INFRAESTRUCRURA+PORTUARIA+2015.compressed11.pdf>
- PROECUADOR. (Octubre de 2016). *Proecuador*. Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/11/PROEC_PL2016_JAP%C3%93N_OCTUBRE-1.pdf

- Rengifo, D. (15 de 06 de 2011). *Comunidad Comercio Exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/relaciones-comerciales-ecuador>
- Rivadeneira, F. (7 de 11 de 2015). *MINISTERIO DE COMERCIO EXTRIOR* . Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-y-japon-buscan-generar-un-acuerdo-comercial/>
- Sauto, R. (2007). *Minube* . Obtenido de <http://www.minube.com/rincon/terminal-maritima-yokohama-a3695015>
- Yocohama, P. C. (s.f.). *Yocohama Port Corporation*. Obtenido de <http://www.yokohamaport.co.jp.e.df.hp.transer.com/>
- yokohama, p. o. (11 de 05 de 2016). *city of yokohama*. Obtenido de <http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/english/interexchange/>