



ANÁLISIS DEL SISTEMA LOGÍSTICO DEL ECUADOR Y JAPÓN EN LAS IMPORTACIONES DESDE LA REGIÓN ASIÁTICA

Ángel Geovanny Guamán Lozano¹
Gloria Elizabeth Miño Cascante²
Eduardo Francisco García Cabezas³
Alcides Napoleón García Flores⁴
Julio Cesar Moyano Alulema⁵

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Ángel Geovanny Guamán Lozano, Gloria Elizabeth Miño Cascante, Eduardo Francisco García Cabezas, Alcides Napoleón García Flores y Julio Cesar Moyano Alulema (2017): "Análisis del sistema logístico del Ecuador y Japón en las importaciones desde la región asiática", *Revista Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón* (marzo 2018). En línea: <https://www.eumed.net/rev/japon/32/ecuador-japon-importaciones.html>

Resumen

Mediante este trabajo se exponen las diferentes aristas que presenta el sistema logístico utilizado para las importaciones desde países asiáticos, partiendo de las relaciones comerciales existentes que posee Ecuador y Japón; de igual manera se analiza el grado de importancia de Asia para el país sudamericano, se destaca países como China y Japón cuya influencia llega a toda la región. Se detalla el sistema logístico utilizado por el Ecuador analizando la capacidad de puertos, aeropuertos, facilidad de legalización de los negocios, costos de transporte y producción. Finalmente se compara la infraestructura de los países que destacan en el Asia del Pacífico y se muestran las oportunidades de negocios entre las dos partes ampliando el espectro de la verdadera cadena de suministro que maneja el comercio ecuatoriano.

¹ Profesor en Facultad de Mecánica en la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Miembro del grupo de investigación de Ergonomía y Producción "ERGOPRO". a_guaman@esPOCH.edu.ec.

² Vicerrectora Académica de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Investigadora principal del grupo de Automatización y Producción "AUTOPRO". vracademico@esPOCH.edu.ec.

³ Profesor investigador. Facultad de Mecánica. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Riobamba. Ecuador. E-Mail: egarcia@esPOCH.edu.ec

⁴ Profesor investigador. Facultad de Mecánica. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Riobamba. Ecuador. E-Mail: an_garcia@esPOCH.edu.ec

⁵ Profesor investigador. Facultad de Mecánica. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Riobamba. Ecuador. E-Mail: j_moyano@esPOCH.edu.ec

Palabras Claves: Importación, Exportación, Cadena de Suministro.

Abstract

Through this work the different edges of the logistic system used for imports from Asian countries are exposed, starting from the existing commercial relations that Ecuador and Japan have; Similarly, the degree of importance of Asia for the South American country is analyzed, highlighting countries such as China and Japan whose influence reaches the entire region. The logistic system used by Ecuador is analyzed analyzing the capacity of ports, airports, ease of legalization of business, transport costs and production. Finally, the infrastructure of the countries that stand out in Asia Pacific is compared and the business opportunities between the two parties are shown, widening the spectrum of the true supply chain that manages the Ecuadorian trade.

Keywords: Import, Export, Supply Chain.

1. Introducción

El continente asiático ha presentado en las últimas décadas un elevado crecimiento económico al igual que ha incrementado sus relaciones comerciales internacionales y a su vez la Inversión Extranjera Directa sirviéndose de aspectos tan importantes como la innovación tecnológica. Asia es una región de gran interés para los sectores económicos y financieros a nivel mundial (Ernesché, 2008), representado por China, que en 2004, tres años después de su adhesión a la OMC, fue en lugar de Japón el principal país exportador en Asia.

El gigante asiático superó a los Estados Unidos en 2007 y a Alemania en 2009 y paso a ser el principal país exportador a nivel global (Organization, 2015). Al igual de convertirse en la segunda mayor economía a nivel mundial. En la década pasada a China a la par de India se les debe un tercio del crecimiento de la economía mundial. Según Ernesché (2008), Asia tiene también un rol importante en las finanzas internacionales aumentando su presencia en el comercio mundial de bienes y servicios.

Los países asiáticos son un atractivo en el punto de vista de negocios, Japón es un ejemplo de esta característica debido a que es un país altamente exportador de tecnología; en este país diez días son los que se tardan en completar una exportación, con un costo equivalente a 800 dólares para enviar un container además que se ofrecen las garantías jurídicas necesarias.

Otro ejemplo es Singapur con una gran ventaja al tener mano de obra muy cualificada y altamente competitiva (Morelos, 2012), al igual que Hong Kong, en donde realizar un crédito con garantías mínimas es posible utilizando el concepto de ventanilla única y manejo de una seguridad jurídica clara, además que los permisos de construcción son relativamente fáciles de conseguir. Corea es sede de algunas de las más importantes multinacionales tecnológicas del mundo, en esta nación la empresa ocupa un lugar central, tan solo siete días son necesarios para crear una y requieren solo cinco procedimientos (Garcia, 2013).

China cuenta con un mercado de 1.400 millones de habitantes, además de un crecimiento del 9,2% en el último año y debido al poder adquisitivo de una nueva clase media consumista. La India de igual modo ha crecido en los últimos tres años con 7,4%, 8,4% y 6,5 %, respectivamente y al tener una población de 1.200 millones de habitantes está clara las necesidades en infraestructura alimentación y más recursos que en este país requieren (Alcazar, 2012).

China es un mercado objetivo para las exportaciones de Brasil y Chile y el segundo para Argentina, Costa Rica, Cuba y Perú; sin lugar a dudas Asia es la principal fuente de importaciones para los países de la región y además de convertirse en el principal socio comercial de Brasil, Perú y Chile siendo una fuente de financiamiento y deuda para varios países Latinoamericanos (AFP, 2012).

El panorama está encaminado a continuar ya que presidente chino Xi Jinping tiene establecido destinar 250 mil millones de dólares en inversión directa a la región para el 2019 (Naylor, 2017). Partiendo de esto la Alianza del Pacífico, conformada por Chile, Colombia, México y Perú, buscaron expandirse a Asia y en 2011 lograron exportar 71.000 millones de dólares.

Una herramienta para los países latinoamericanos es la Asociación Transpacífico (TPP) cuyo objetivo es crear la mayor zona de libre comercio del mundo comprendida por nueve países entre ambas regiones, incluidos Chile, Perú y Estados Unidos, pero a la que China no pertenece (AFP, 2012).

Un reto para mejorar la economía en Latinoamérica es la inversión en infraestructura ya que debería aumentar en 3 puntos porcentuales en relación a su PIB para reducir la gran diferencia que existe con los países de primer mundo; contar con nueva infraestructura aumenta la productividad de una nación (CAF, Banco de Desarrollo de America Latina, 2016) y es la base para poseer un desarrollo sustentable junto al desarrollo tecnológico y el crecimiento de empresas y como ejes para competir con naciones de primer orden (Katz & Ávila, 2011) (Kogan & Bondorevsky, 2016)

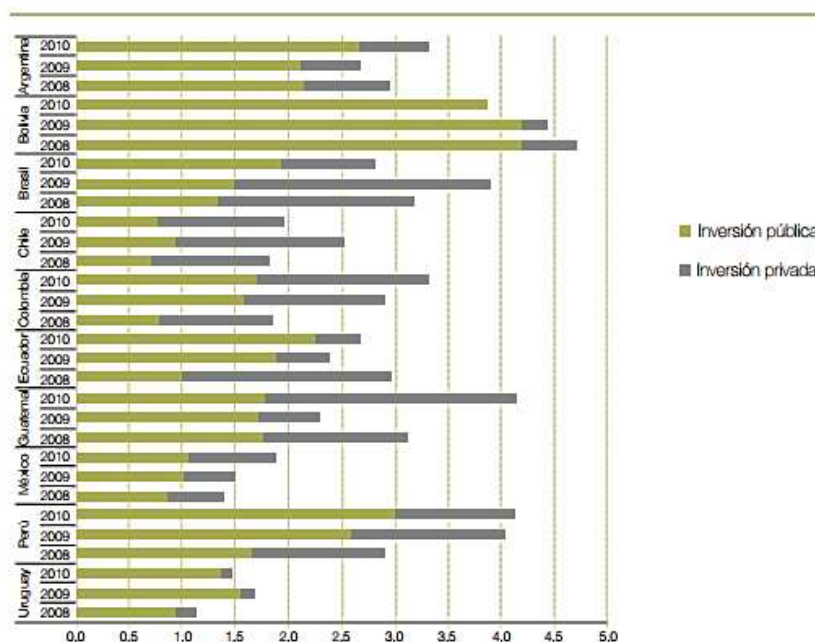


Figura 1. Inversión en infraestructura por país en % del PIB
Fuente: Banco desarrollo de América Latina

Al no invertir en infraestructura la brecha en este aspecto seguirá presente y representará un inconveniente para el desarrollo integral. Las inversiones en infraestructuras no son solo competencia de estados sino de fuentes del sector privado generando así mutuos beneficios para las empresas y los países de la región (Espacio de Conocimiento Abierto, 2015).

La ALADI y el banco de Desarrollo de América Latina relanzaron la Asociación Latinoamericana de Logística (ALALOG) formado por las distintas agrupaciones y cámaras encargadas de los aspectos logísticos de las naciones.

En Sudamérica no existe mucha competencia en cuestión de puertos ya que la extensión del Pacífico sur es de aproximadamente 3000 millas náuticas. Un programa red de puertos digitales y colaborativos de Latinoamérica y el Caribe se encaminan hacia una fase de modernización, partiendo de las experiencias observadas en Europa y Asia, tomando énfasis en la calidad de servicio, tiempo de respuesta, reducción de costos.

El principal objetivo del programa es el desarrollo de prácticas colaborativas mediante nuevas formas de trabajo: intercambio electrónico de datos, establecimiento de nuevos estándares de producción y niveles de atención. El programa inició en el 2014 con un análisis inicial, desarrollo de metodología y actividades de información y comunicación, posteriormente se realizaron estudios para determinar los principales componentes de un sistema logístico de producción en el cual resulta interesante el desarrollo de la capacidad para generar alianzas estratégicas entre actores locales e internacionales donde el objetivo es “ganar-ganar”. La segunda parte del programa del 2014 incluye el mejoramiento de las actividades productivas, competitividad y optimización de las cadenas logísticas. (SELA, 2015)

2. Materiales y métodos

El proceso de revisión de literatura comenzó con una búsqueda inicial en sitios Web de economía y comercio exterior utilizando palabras clave como “exportaciones de Ecuador”, “mercado asiático” y “economía china”. Las principales fuentes citadas son el Banco Central del Ecuador, Ministerio de Relaciones Exteriores, ProEcuador, Aduanas del Ecuador. Fundamentada también por investigaciones publicadas en revistas indexadas en la base de datos de SCielo.

La búsqueda arroja 225 fuentes de búsqueda, entre los cuales se toma como prioridad los datos relevantes en importaciones, exportaciones, infraestructura, puertos marítimos y aeropuertos de los países de Asia que tienen relaciones comerciales con el Ecuador, finalmente se analizan los datos más relevantes de la investigación considerando capacidades de los puertos, aeropuertos, cantidad de tránsito, costos del flete por volumen y peso. Finalmente se comparan estos datos con la capacidad logística de Ecuador. El análisis de los criterios definidos en la revisión tiene como propósito de destacar las potencialidades los cuatro países analizados con referencia al país sudamericano; además se destacan las oportunidades de negocio entre ambas partes.

Los resultados de la revisión de la literatura son presentados en la siguiente sección.

3. Resultados

Sistemas inteligentes de transporte en la logística portuaria latinoamericana

El incremento del tráfico internacional induce una fuerte presión en los terminales portuarios por mayor velocidad de operación, tarifas competitivas y servicios de valor agregado. Del mismo modo que la necesidad de reducir los costos logísticos y aumentar la protección de la carga, requiere de controles más precisos de los tiempos del recorrido, definir trayectos más seguros, disminuir los tiempos por procesos administrativos de control y seguridad, evitando paralizaciones innecesarias, los sistemas de transporte inteligentes (ITS, por sus siglas en inglés) tienden a vincularse con sistemas tecnológicos para la operación de la infraestructura y transporte de cargas.

La utilización del sistema ITS es factor clave para la trazabilidad de la cadena logística, para la mejora de la competitividad y sostenibilidad del transporte, sólo así se podrá contar con información estándar, actualizada y compartida en tiempo real en todos los sectores de América Latina.

La trazabilidad mediante el sistema ITS beneficia los siguientes efectos sociales y ambientales:

- Suministra esquemas logísticos complejos ayudando a reducir los costos de transporte y el manejo de la información de stock como la cadena de transporte.
- Contribuye a la disminución de contaminantes asociados al servicio de transporte gracias una adecuada gestión del transporte reduciendo el tiempo de traslado y combustible empleado en el transporte de mercadería, aminorando la congestión vehicular
- Mejoran los márgenes de operación de las empresas por medio de la rebaja de tiempos muertos en espera de carga/descarga y trayectos de retorno, como también en brindar información en tiempo real y asistencia en caso de accidentes o averías en la ruta.

Un pronto acogimiento de las tecnologías mediante una combinación entre los actores de la cadena logística permitirá el progreso competitivo a nivel nacional, además posibilitará estar mejor preparados para problemáticas nuevas y complejas. (Perez, 2012)

Asia, un reto

Asia en el comercio mundial de mercancías es superior a América Latina, sin embargo, el movimiento comercial entre ambas zonas es más complementaria que competitiva pero a largo plazo esta relación puede llegar a ser una amenaza, ya que el comercio Latinoamericano no está a la par con las mejoras tecnológicas y capacidades competitivas; la región no podrá rivalizar en productos industriales o transformados en los cuales que los asiáticos se han establecido y tienen el control del mercado como en tecnología y redes de producción. (Liu, 2005)

Un país puede perder mercado en un determinado sector por la mayoritaria presencia asiática, pero a su vez debido a los insumos y bienes de capital a costos más bajos pueden generar la apertura a otros mercados (Montenegro, Pereira, & Soloaga, 2011). Por lo tanto, es necesario el explotar las ventajas geográficas como la cercanía que se tiene con mercados como los Estados Unidos, sirviéndose de bajos costos de transporte y velocidad de entrega. Además que los estados deberían liberar el crédito a los productores locales y aumentar las capacidades tecnológicas con incremento en infraestructura que mejore la economía (Moreira, 2013).

Relación comercial de Ecuador con países asiáticos

Las importaciones desde 1991 a 2008 ha presentado un aumento significativo con un valor promedio de 23%, mientras que el crecimiento en la tasa de exportaciones desde Ecuador hacia estos países es del 11%, lo que claramente refleja un desequilibrio en la balanza comercial, así por ejemplo desde que Ecuador entró en el periodo de dolarización la balanza comercial ha sido negativa para el país y como ejemplo para el año 2008 tuvo un valor de 6,708.33 millones de dólares (Vasquez, 2012) (Montesino, La economía ecuatoriana del siglo XXI y sus perspectivas de comercio internacional con los países del Asia del Pacífico., 2007)

Países	2000	2001	2002	2003	2004
Corea del Sur	49.693	123.700	136.075	187.646	63.960
Japón	279.181	327.354	363.966	256.637	117.448
China	65.495	128.311	194.652	267.655	117.299
Taiwán	42.759	62.464	66.027	26.741	25.253
Corea del Norte	122	88	152	0	0
Hong Kong	10.881	22.115	34.626	28.922	7.729
Tailandia	4.718	12.901	22.510	21.039	10.397
Filipinas	166	293	1.309	1.809	1.066
Indonesia	11.931	9.323	11.770	8.377	3.636
Singapur	2.228	6.164	4.911	5.112	2.911
Malasia	3.414	10.186	5.880	6.188	3.310
Vietnam	569	1.408	736	1.183	360
Brunei	19	89	2	0	0
Laos	0	0	0	43	0
Camboya	0	0	0	0	0
Totales	471.176	704.396	842.616	811.352	353.369 (*)

Tabla 1. Importaciones del Ecuador desde países del Este de Asia

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores de Ecuador, Dirección General de Promoción de Exportaciones e Inversiones Bilaterales de Ecuador 2004:6

El comercio ecuatoriano entre el año 2004 y el 2006 ha mantenido una balanza comercial negativa, con cifras que no sobrepasaban los US\$ 500 millones en exportaciones mientras que el nivel de las importaciones del país sobrepaso los US\$ 2.000 millones aproximadamente. Los bienes más notables que Ecuador adquiere desde los países del Asia-Pacífico son mercancías procesadas principalmente desde Taiwán, Japón y China como suministros agrícolas, vehículos, herramientas para la construcción, ropa y enceres en general (Montesino, 2007).

Para el año 2011 China paso a ser el segundo socio comercial en importación y en exportación el decimosexto de Ecuador, convirtiéndose en el mayor acreedor del país. Gran parte de los créditos se destinaron para la construcción de proyectos de generación eléctrica (Samanamud, 2014). El crecimiento del PIB de los Países Asiáticos indica el

buen desempeño económico que poseen, tiene un crecimiento tres veces superior a América Latina (Bartasaghi, 2014).

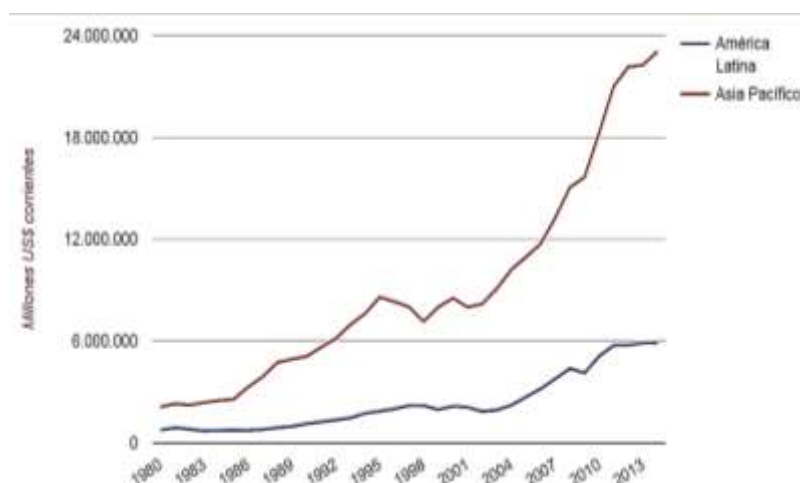


Figura 2. Crecimiento del PIB de América Latina y Asia

Fuente: Base de datos de CEPAL (América Latina) y UNCTAD (Asia Pacífico).

Según datos de las aduanas de Ecuador, los montos de las operaciones comerciales internacionales de mercancías el Ecuador en 2015 posee una balanza comercial positiva con exportación del 52 % e importación del 48% de mercancías siendo los principales socios comerciales Suiza, Estados Unidos y China como se muestra en la tabla 2 (Sánchez, 2015).

Operación comercial	País de origen	País destino
Exportación	Ecuador	Argentina
		Ecuador (ZF)
		Kazakstan
		México
		Panamá
		Romania
		Russian Federation
		Switzerland
		Taiwan
		Uzbekistan
Operación comercial	País destino	País de origen
Importación	Ecuador	Alemania
		Brasil
		China
		Colombia
		Corea del Sur
		Estados Unidos
		India
		Japón
		México
		Perú

Tabla 2. Principales socios comerciales de Ecuador en 2015

Fuente: Yura, Relaciones internacionales, 2015

Una de las estrategias para mejorar la balanza comercial es la posibilidad de Ecuador para proveer productos agrícolas a países asiáticos, por ejemplo, China con el 22% de la población mundial únicamente cuenta con el 7% de la tierra arable del mundo. A su vez es necesario que el país realice nuevos y potenciales proyectos con el fin de dotar a los sectores productivos de infraestructura agrícola de primer considerando que el nivel de competitividad con otros países es alto y la calidad de productos que requieren en Asia de igual manera lo es. (Montesino, 2007)

Además se necesario formular políticas de transporte más adecuadas incrementando la competencia en los servicios relacionados con el comercio, este avance logístico generaría un incremento del 15% en aspectos de comercio y tanto empresas como consumidores se beneficiarían gracias a la reducción de precios y una mejor calidad de servicio, entre el avance logístico también encontramos la modernización de las aduanas, el uso de tecnología de la información y el desarrollo de servicios privados de logística. (BANCO MUNDIAL, 2017)

La política exterior viene establecida por el plan nacional PLANEX 2020, así se han realizado reuniones para el análisis de cómo mejorar la presencia del país en la zona Asia Pacífico, en estas reuniones se plantearon acciones estratégicas como establecer rutas aéreas directas entre Ecuador y Asia con cooperación publica privada, dando valor agregado a la oferta agrícola y pesquera ecuatoriana, la capacitación en marco diplomático a empresarios para mejorar las relaciones (Montesino, 2007).

La situación económica actual con China

En 2004, América Latina paso a ser el principal beneficiario de la inversión china con una cuota del 46%, con dicha inversión asegura el suministro de los recursos naturales necesarios para mantener su actual crecimiento económico, también dicha financiación se ha destinado a sectores de telecomunicaciones ensamblaje y textil. (Liu, 2005)

En el Ecuador China participa de varios proyectos e inversiones financieras públicas y privadas desde 2007 además de ser un importante consumidor del petróleo de país con un 77% del total exportable, también las ventas de petróleo son mayores del 80% de todo lo que se exporta en 2013, además que se vendió una considerable cantidad por adelantado, en este año la balanza comercial nuevamente se encontraba negativa con cerca de 2701 millones de dólares. China financió 7 centrales hidroeléctricas además de tener una estrecha participación en las telecomunicaciones al firmar convenios con la estatal CNT.

De acuerdo al Ministerio de Finanzas Ecuador le debe a China la cantidad de \$ 4.768,8 millones de dólares (cifra con fecha 28 de febrero del 2014), también se debe un pago por ventas anticipadas de petróleo que bordean los \$ 1.524,1 millones de dólares. (Mejía, s.f.) Así Ecuador busca más inversión china utilizando ProEcuador para dar a conocer a los empresarios chinos la capacidad técnica disponible y los distintos proyectos de inversión que están disponibles en el país. Ecuador promocionó sus productos marítimos en China en la feria de pesca más importante del país. (Jimenez, 2016)

La China exporta cerca de 2600 tipos de productos a Ecuador, vendiendo cada vez más bienes como tecnológicos, textiles, calzado, motocicletas y carros, pese a que la calidad de tales bienes no está al nivel de otros productores es claro que el valor comercial es mucho más bajo, generando así el interés de una sociedad con limitados ingresos económicos. Otro aspecto a considerar es cuando un bien entra a través de intermediarios, los mismos que son certificados y colocando su propia marca, ingresan al mercado nacional. Una de las desventajas para el país es el contrabando, China reportó haber enviado \$3 billones en bienes a Ecuador, mientras la aduana del país reportó una cantidad de \$900 millones, de estos en su mayoría se dirigieron al comercio informal (ELLIS, 2008).

Un buen desempeño logístico conlleva a una ganancia en productividad laboral de cerca del 35%; esto es fundamental para América Latina, ya que los retrasos en las entregas de los envíos representan altos costos de transacción, una mayor funcionalidad logística permite a las empresas obtener precios competitivos de importación y exportación promoviendo así el comercio. Si el desempeño logístico se incrementara en los países de ingresos bajos hasta alcanzar el nivel de los países de ingreso medio, el comercio aumentaría un 15% (Gurría, 2013) (Korinek & Sourdin, 2011).

Proceso de importación

Una vez el fabricante tenga ya el producto, indica la fecha de entrega del pedido y se le informa a su corresponsal en el país del proveedor elegido dándole los datos, para que lo contacte y retire el pedido de las instalaciones y se lo envíe hasta el puerto de exportación (estos costos los paga el vendedor, incluido el despacho de exportación, ya que la venta es FOB).

Una vez en el puerto los costos son del comprador: flete, recargos y costos en el puerto de importación, despacho de importación y costos hasta el almacén. Una vez que el contenedor se ha embarcado en el buque en el puerto de exportación, el proveedor consigue del corresponsal del importador toda la documentación que necesita para presentarla en su banco en el caso de crédito documentario:

B/L, packing list, facturas, etc. Si todo es conforme, podrá cobrar. El banco del proveedor remite (por courier) la documentación al del importador, que la revisa, carga en la cuenta el dinero y la entrega para que se haga llegar al corresponsal del importador y, una vez haya llegado el buque, pueda despachar el contenedor de importación. (Revista de Logística, 2016)

LOGÍSTICA EN EL ECUADOR

Una de las prioridades del Ecuador es el desarrollo del sector de transporte y logística para el cambio de la matriz productiva. El PEM tiene planificada una inversión cercana al 4% del PIB para los próximos años (\$ 118000 millones de dólares hasta 2037). La fuerte relación comercial con China crea la necesidad de la apertura de nuevas rutas marítimas y aéreas.

Los principales proyectos en el sector logístico son: agrandamiento y posterior concesión del puerto de aguas profundas de la ciudad de Manta y Guayaquil, inversión en el Aeropuerto de Manta, (ZEDE) Petroquímica y logística en la ciudad de Manta, Puertos Fluviales en la amazonia, construcción del Metro de la capital, Zona Logística y Puerto Seco en Latacunga y Santo Domingo, edificación del Astillero del Pacífico, etc. (ECUADOR, s.f.)

Principales aeropuertos del Ecuador

Las principales terminales aéreas de nuestro país son los aeropuertos: Mariscal Sucre ubicado en la capital y el José Joaquín de Olmedo que presta sus servicios en Guayaquil, en estos aeropuertos se desarrollan vuelos diarios tanto locales e

internacionales desarrollando transporte de carga como de personas, operando cerca de 10 aerolíneas dedicadas a la carga de mercancías. Además de contar con los aeropuertos de las ciudades de: Manta, El Coca, Esmeraldas, Cuenca, San Cristóbal y Salinas y el de la ciudad de Latacunga que cuenta con dos aerolíneas dedicadas a la carga de mercancías, siendo estos de los más importantes y dedicadas casi en su mayoría al transporte de personas.

Por otro lado, los principales puertos marítimos ecuatorianos son:

El Puerto de Guayaquil para el Ecuador el principal punto de exportación es el puerto de Guayaquil, maneja alrededor del 70% del comercio exterior del país (iContainer, 2007); está ubicado en un punto estratégico, genera una atención interesante para captar tráfico de las rutas de países del otro lado del mundo y del mismo continente. También es elevadamente importante para concentrar cargas de la región que van a atravesar el Canal de Panamá con destino a la Costa Este del continente o aún más lejos, es decir dirigidas para África o el continente europeo. 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 bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria (APG, s.f.).

El Puerto Bolívar está ubicado en la costa del Pacífico en la provincia de El Oro al sur ecuatoriano; es el segundo puerto de mayor importancia en el país debido a su movimiento de carga en el Sistema Nacional Portuario. Maneja cerca del 80% de la producción bananera de Ecuador, la zona de almacenamiento es de 27.00 m² de bodegas y patios, con 6 bodegas para el paletizado de plátanos con una superficie total de más de 14.000 m². Tiene dos muelles (Muelle de Espigón y Muelle Marginal Longitudinal) con una longitud conjunta de casi 500 metros. A estos se le suma un muelle de cabotaje, dedicado al servicio del turismo cuya longitud es de 60 metros. (Autoridad Portuaria de Puerto de Bolivar, s.f.)

Otro puerto importante es el de la ciudad de Manta, es el primer puerto turístico y pesquero de Ecuador. Una de sus principales ventajas es la cercanía a su aeropuerto, además de la distancia a Panamá a solo 600 millas que lo hacen un punto de enlace del comercio exterior de Ecuador con el resto del mundo. Es un puerto multipropósito, con modernas instalaciones que facilitan el acceso de todo tipo de embarcaciones, lo que facilita la maniobra de los buques, operaciones de carga, descarga y avituallamiento. Dispone de dos muelles tipo espigón de 200 metros de longitud con capacidad para recibir 4 embarcaciones simultáneamente, es decir, 800 metros lineales de atracaderos destinados a las operaciones de buques portacontenedores, pesqueros y cruceros. Posee además otros 620 metros lineales para las actividades exclusivamente pesqueras y de cabotaje. (Autoridad Portuaria de Manta, s.f.)

Proceso de importación desde Ecuador

En el Ecuador pueden realizar importaciones las personas con nacionalidad ecuatoriana o extranjeros radicados en el país, sean naturales o jurídicos siempre y cuando hayan sido registrados en el sistema ECUAPASS perteneciente a la Aduana del Ecuador. El

Registro de Importador se puede obtener luego de gestionar el RUC, a través de la plataforma virtual del Banco Central del Ecuador para luego registrarse en el sistema ECUAPASS.

Para desaduanizar una mercancía se requiere la asesoría de un Agente de Aduana acreditado por el SENA E para lo cual es necesario realizar una Declaración Aduanera de Importación (DAI) en un período comprendido entre 15 días antes de la llegada de la mercancía o 30 días después del arribo de la misma. Los documentos del DAI comprenden: documentos de acompañamiento que se aprueban y emiten antes del embarque de la mercancía y documentos de soporte que comprenden facturas, certificado de origen y de transporte.

Los canales de aforo dependen del tipo de mercancía a transportar, entre los principales se encuentran: canal de aforo automático, documental, físico intrusivo. Algunos productos requieren un pago de atributos del comercio exterior, para lo cual se debe consultar la plataforma virtual del Arancel Nacional. (Aduana del Ecuador SENA E, 2017)

Importación desde China

China dispone de mano de obra a precios competitivos, su moneda se llama renminbi y su unidad básica es el yuan con una relación de CNY/USD = 6,7549; cuenta con alrededor de 190 puertos. Entre los más importantes destacan Shanghai, Ningbo, Qingdao, Shenzhen, Guangzhou, Tianjin, entre otros.

El puerto de Shanghái es actualmente el más importante puerto a nivel mundial debido al rendimiento de contenedores. Durante el 2015 el puerto movilizó 3,653.7 millones de TEU. El puerto de Qingdao es considerado el segundo mayor puerto de China ya que posee relaciones con la parte occidental del Pacífico, también de manera integral es considerado uno de los mayores puertos del planeta. En este puerto se manipula una enorme variedad de carga, entre los cuales están el acero como minerales metálicos, automóviles, petróleo, granos, además de líquidos y cargas secas al granel, etc. Para el año 2015 se transportaron alrededor de 17.34 millones de TEU.

En las exportaciones de China el 5% se desarrollan por vía aérea por los elevados costos que generan mientras que la gran ventaja que genera es su rapidez; para entregar un producto el tiempo estimado es de 1 semana, con esto los bienes que se está importando pueden estar ya presentes en el mercado alrededor de 1 mes antes que si se hubiera elegido el transporte por medio marítimo (iContainer, 2007).

El Aeropuerto con mayor tráfico está en Beijing, además de ser el mayor a nivel global. En este se transportan importantes cantidades de carga anualmente. En la actualidad 94 líneas existen en esta importante terminal. En 2015 se transportaron cerca de 1, 889,829 toneladas de carga y 89.9 millones de personas hicieron uso de este importante aeropuerto.

El segundo aeropuerto en importancia en China es el Aeropuerto Guangzhou Baiyun ubicado al norte de la ciudad de Cantón, en este aeropuerto operan cerca de 33 líneas con 110 rutas diferentes y llegan al menos 100 ciudades del país asiático y alrededor del

planeta. Con una cantidad que bordea las 56 millones personas transportadas en este aeropuerto en el año.

La documentación necesaria para importar es: el documento de embarque, el certificado de origen, la factura comercial, el contrato de declaración aduanera de importación, la licencia de importación previamente abalada por el Ministerio de Comercio, esto para mercancías electro mecánicas, la declaración de inspección, la lista de empaque Telex y la carta liberación de garantía.

Los costos por vía aérea son alrededor de USD 4.50 por kilogramo y de USD 652 por 20 Kg vía courier mientras que el valor por contenedor varia de 500 a 800 dólares con un tiempo aproximado de 30 días (PRO ECUADOR , 2016).

Importación desde Corea del Sur

La Península de Corea se encuentra en la parte central del noreste asiático, flanqueada por China al oeste y Japón al este. Su superficie total es de 223.405km² (Gateway to Korea, s.f.). Su moneda el won se divide en 100 jeon. Que quiere decir "céntimo" y "centavo", también utilizan la palabra bul cuyo significado es "dólar". El tipo de cambio para este país es de KRW/USD = 1.124,1 (The Money Converter, 2017) entre sus productos de mayor exportación tenemos:

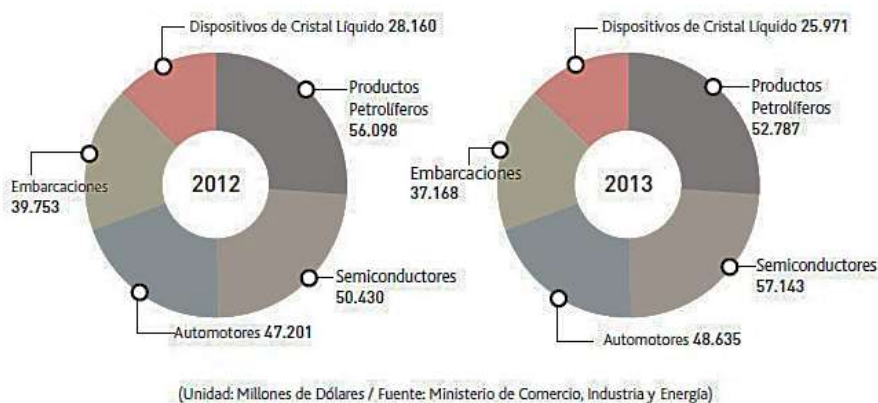


Figura 3. Cinco productos de mayor exportación y sus ventas.

Fuente: Korea.net

En Corea del Sur la infraestructura portuaria es de al menos 25 puertos, sus puertos principales son el puerto de Busán y el puerto de Incheon (PRO ECUADOR, 2016). El puerto de Busán opera desde 1876 y es el principal puerto del país con conexión a cerca de 500 puertos en 100 países, con capacidad para 146 buques y de manejo de carga de 292,140 MRT/año (17 millones/año) (WORLD CLASS PORT). Mientras el puerto de Incheon, el segundo de mayor importancia, es considerado la puerta de entrada a los cinco océanos. La capacidad de operación es de 48 embarcaciones al mismo tiempo. En este puerto se transportan contenedores, vehículos, carga general, etc. El puerto externo está compuesto de la parte norte y sur, la parte sur está constituida de 7 muelles para utilización exclusiva de contenedores y la parte norte transporta madera dura, chatarra, materias primas de manera especial (WORLD CLASS PORT).

Los principales aeropuertos en Corea son el Aeropuerto Internacional de Incheon que es el principal aeropuerto de Corea del Sur, en donde transitan pasajeros y carga, en el

2015 transitaron en la terminal 49 millones de pasajeros y movilizaron 2.6 millones de toneladas de carga. El aeropuerto internacional de Gimhae, más conocido como el aeropuerto de Busán, transporta cerca de 10 millones de pasajeros anualmente (Korea Airports Corporation, 2016).

Para las importaciones a Ecuador los documentos necesarios son: el documento de embarque (B/L), la orden de despacho, y la declaración aduanera de importación. El costo para importación es de 342 dólares por contenedor y un tiempo estimado de 28 días de transporte (PRO ECUADOR, 2016).

Importación desde Japón

Japón cuenta con una infraestructura portuaria con alrededor de 160 puertos. Los principales son Tokio, Yokohama, Kobe, Nagoya, Osaka, entre otros. El puerto de Yokohama está ubicado en el extremo noroeste de la Bahía de Tokio, es uno de los líderes del comercio de Japón; cuenta con 10 muelles a 2015 con un movimiento de naves de 35,979 y 14.74 millones Ton, 2.787,296 TEUS

El puerto de Tokio es uno de los principales puertos del mundo y está conectado a través de una red de rutas regulares de transporte de contenedores, que funciona como un centro de distribución HUB apoyando el desarrollo de la industria y la vida de los residentes en el área metropolitana. El puerto ha atraído rutas principales que conectan Japón a América del Norte y Europa, así como rutas de envío a China, Corea del Sur y el resto de Asia, cuenta con 34 muelles y su capacidad es de 3,588 barcos (anual); 1,000,000 TEUS y 8.1 millones de toneladas de carga (anual)

El aeropuerto de Tokio cuenta con 3 terminales, más de 72.8 millones de pasajeros lo transitaron durante 2014 convirtiéndose en uno de los más importantes del mundo con un tránsito importante. Por otro lado, el aeropuerto de Narita Tokio es el segundo aeropuerto más transitado del país, y el más importante en cuanto a tráfico internacional. Cuenta con 3 terminales. Alrededor de 35.6 millones de pasajeros lo transitaron en el 2014.

Importación desde la India

La India cuenta con una infraestructura portuaria con alrededor de 70 puertos, los principales son: Chennai, Jawaharal Nehru, Kandla, Calcutta, Bombay, entre otros. El puerto Jawaharal Nehru es un puerto HUB situado en la costa oeste de India, más conocido como Nhava Sheva, en la ciudad de Mumbai. Se encuentra en el ranking de puertos de la revista Forbes ocupando el puesto 34 por cantidad de contenedores movilizados en el 2013; es el principal puerto y el más grande de India, maneja alrededor del 56% del total de contenedores del país. En el 2015 manejaron alrededor de 4.5 millones TEUS y 6.8 millones de toneladas de carga además que cuenta con conexión con el transporte ferroviario.

El puerto de Chennai es un puerto HUB situado en la costa este de India, es una terminal multimodal donde se manejan contenedores, carga suelta, vehículos.

El aeropuerto Indira Gandhi está situado en la ciudad de Nueva Delhi con 36.88 millones de pasajeros durante 2013. El aeropuerto Chhatrapati Shivaji (BOM) es el más transitado de la India. Se encuentra situado al norte de Bombay, alrededor de 31.9 millones de pasajeros lo transitaron en el 2013.

El costo por vía aérea de Guayaquil a Nueva Delhi por Kg es de alrededor USD 3.50, el costo por 20 Kg es de USD 625 por courier. Por vía marítima el costo de importación (por contenedor) es de USD 1,250 a USD 1,650. Los documentos necesarios son: declaración aduanera de importación (bill of entry), conocimiento de embarque, orden de liberación de carga, reporte de ingeniería certificado (certificado de no objeción), factura comercial, formulario de cambio de moneda extranjera, reporte de inspección, lista de empaque, manual del producto, recibo de manejo en terminal. (PRO ECUADOR , 2015)

4. Discusión

Con China a la cabeza, Asia ha crecido de manera impresionante que genera un atractivo para Latinoamérica y su vez provoca una preocupación para fabricas manufactureras de varios sectores económicos, por otro lado, se pueden importar materias primas a precios razonable para poder fabricar a un menor costo y llegar a ser competitivos. Además, debido a la población de estos países el exportar productos alimenticios de consumo masivo de calidad es una excelente alternativa por lo que una inversión al sector agrícola seria indispensable; otra fracción que debe ser atendido es la infraestructura para reducir las brechas con países de primer mundo y así equilibrar la balanza comercial. La propuesta del estado de fortalecer la logística a través de la construcción y fortalecimiento de infraestructura como puertos y aeropuertos beneficia estos propósitos a largo plazo.

A comparación con los mercados asiáticos la infraestructura del Ecuador es menor, Asia en conjunto tiene una capacidad en puertos 148 veces mayor que el país suramericano, lo que denota el gran potencial que tiene para realizar exportaciones a nivel mundial. Por otra parte, la facilidad que estos países tienen establecer legalmente una empresa y generar negocios internacionales.

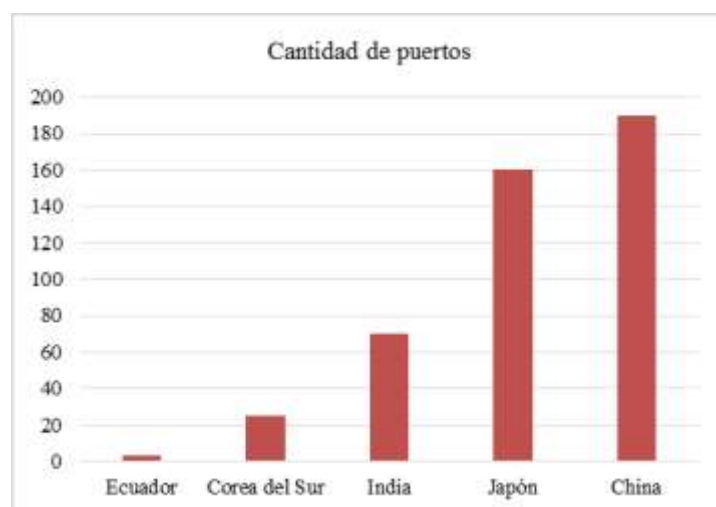


Figura 4. Diferencia del potencial portuario de Ecuador y países asiáticos.

Importar desde Asia requiere una serie de pasos y reglamentos que deben ser analizados antes de empezar el proceso, existe varios trámites burocráticos aun antes de empezar a importar por lo que es un obstáculo para pequeños emprendedores, además que se debe considerar algunas restricciones no legales del mercado asiático como el idioma; cada país asiático tiene su propia legislación y que los tramites pueden variar, además que los costos difieren y deben ser analizados previamente. Otro factor importante a tener en cuenta son las características y calidad del producto.

5. Conclusiones

Asia además de ser una potencia como región, a la fecha brinda oportunidades de negocio y es un mercado que puede ser explotado debido a cantidad de población que posee. Cada vez las distancias se hacen más cortas por el mundo globalizado en que nos encontramos, y aunque se presentan limitantes como el idioma, siempre habrá un método para lograr que relaciones bilaterales entre Asia y América Latina se den de manera favorable. Como región América Latina realiza esfuerzos para integrarse en términos logísticos y desarrollarse conjuntamente como región.

Ecuador mira como oportunidad el desarrollar infraestructura logística y la realiza de manera planificada y estratégica. El trámite para importar desde países asiáticos no es el mismo, debido a que cada país tiene su propia legislación. El trámite en Ecuador es algo tedioso debido a la cantidad de papeles que se necesitan para ser un importador.

Japón se ha transformado durante en un socio estratégico del Ecuador, considerando que el país asiático cuenta con una infraestructura muy superior al país sudamericano. Para las importaciones desde Japón se necesitan la factura, la lista de empaque, el documento de embarque y la declaración aduanera de importación. El costo de importación (por contenedor) está entre USD 381 y USD 431 siendo un valor mucho más competitivo.

El transporte marítimo es más económico en relación al aéreo, pero a su vez es más retardatario. El tipo de container es otro aspecto a tomar en cuenta debido a las ventajas y desventajas que cada uno posee, y estas deben estar relacionadas a las necesidades que se requieran.

6. Referencias bibliográficas:

- Aduana del Ecuador SENA. (2017). *ADUANA*. Recuperado el 10 de julio de 2017, de <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- AFP. (13 de Septiembre de 2012). *ELESPECTADOR*. Recuperado el 29 de Junio de 2017, de <http://www.elespectador.com/noticias/economia/latinoamerica-mira-cada-vez-mas-asia-mas-alla-de-china-articulo-374574>
- Alcazar, P. (26 de Octubre de 2012). *EMPRENEDORES*. (Hearst España S.L.) Recuperado el 07 de Julio de 2017, de <http://www.emprendedores.es/gestion/donde-exportar/donde-exportar-5>
- APG. (s.f.). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Recuperado el 25 de Junio de 2017, de <http://www.apg.gob.ec/institucional/acerca>

- Autoridad Portuaria de Manta. (s.f.). *Puerto de Manta*. Recuperado el 02 de julio de 2017, de <http://www.puertodemanta.gob.ec/el-puerto/>
- Autoridad Portuaria de Puerto de Bolívar. (s.f.). *Puerto Bolívar*. Recuperado el 02 de Julio de 2017, de http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=181
- BANCO MUNDIAL. (15 de Enero de 2017). Recuperado el 18 de Junio de 2017, de <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2010/01/15/global-trade-logistics-improving-more-needed-boost-recovery>
- Barbero, J. (6 de Noviembre de 2012). CAF. Recuperado el 22 de junio de 2017, de www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2012/10951.pdf
- Bartesaghi, I. (Julio de 2014). *Observatorio América Latina – Asia Pacífico*. Recuperado el 29 de Junio de 2017, de <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2014/14642.pdf>
- CAF. (9 de mayo de 2014). *Banco de Desarrollo de América Latina*. Recuperado el 25 de junio de 2017, de <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2014/05/nueva-asociacion-latinoamericana-de-logistica/>
- CAF. (16 de Febrero de 2016). *Banco de Desarrollo de América Latina*. Recuperado el 21 de Junio de 2017, de www.caf.com/es/actualidad/noticias/2016/02/como-cerrar-la-brecha-de-infraestructura-en-america-latina/
- Camara de Comercio. (s.f.). *ASIA PACIFIC*. Recuperado el 01 de Julio de 2017, de <http://www.asiapacific.cl/portal/conozca-5-errores-comunes-que-cometen-empresas-y-emprendedores-al-intentar-importar-de-china-y-sepa-como-evitarlos/>
- CIA. (21 de Junio de 2009). *CENTAL INTELLIGENCE AGENCY*. Recuperado el 20 de junio de 2017, de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html>
- Costa, C. R. (16 de Enero de 2006). *Universitat Politècnica de Catalunya*. Recuperado el 02 de julio de 2017, de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf;jsessionid=F07F4BB19D270B1CAA85F9AA19ADB742?sequence=1>
- ECUADOR, P. (s.f.). *Instituto de Promociones de Exportaciones e Inversiones*. Recuperado el 22 de Junio de 2017, de www.proecuador.gob.ec/sector11/
- ELLIS, R. E. (9 de Enero de 2008). *Observatorio Virtual*. Recuperado el 20 de Junio de 2017, de http://asiapacifico.utadeo.edu.co/wp-content/files/impacto_china_ecuador.pdf
- Ernesché, R. (2008). Asia en la Economía Global. *Contribuciones a la Economía*, 15. Recuperado el 10 de Julio de 2017, de <http://www.eumed.net/ce/2008b/era.htm>
- Espacio de Conocimiento Abierto*. (Junio de 2015). Recuperado el 20 de Junio de 2017, de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/749>
- García, M. A. (29 de Enero de 2013). *ESGLOBAL*. (FRIDE) Recuperado el 07 de Julio de 2017, de <https://www.esglobal.org/los-mejores-paises-para-hacer-negocios/>
- Gateway to Korea. (s.f.). *korea.net*. (KOCIS) Recuperado el 10 de Julio de 2017, de <http://spanish.korea.net/AboutKorea/Society/South-Korea-Summary>
- Gurría, A. (2013). Perspectivas Económicas de América Latina. *OECD Development Centre*, 166. doi:<http://dx.doi.org/10.1787/leo-2014-es>
- Hamilton, B. A. (1 de Octubre de 2008). *asiapacifico*. Recuperado el 20 de Junio de 2017, de http://asiapacifico.utadeo.edu.co/wp-content/files/impacto_china_ecuador.pdf

- iContainer. (2007). *icontainers*. Recuperado el 25 de Junio de 2017, de <http://www.icontainers.com/es/importar/china/>
- Jimenez, M. (14 de septiembre de 2016). *LOGIST NEWS*. Recuperado el 20 de Junio de 2017, de <http://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/14/09/2016/ecuador-busca-mas-inversion-china/88038.html>
- Katz, R., & Ávila, J. (14 de Octubre de 2011). *IDeAL*. Recuperado el 21 de Junio de 2017, de <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2012/09596.pdf>.
- Kogan, J., & Bondorevsky, D. (2016). Econ. y Desarrollo. *La Habana, CLVI*(1). Recuperado el 25 de Junio de 2017, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-85842016000100012.
- Korea Airports Corporation. (2016). *KAC*. (Haneul-gil Gangseo-gu) Recuperado el 10 de Julio de 2017, de <http://airport.co.kr/wwweng/main.do>
- Korinek, J., & Sourdin, P. (2011). To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? *OECD Trade Policy Papers*(108), 41. doi:<http://dx.doi.org/10.1787/5kggdthrlzn-en>
- L., E. G. (9 de Abril de 2015). *Espacio de Conocimiento Abierto*. Recuperado el 20 de Junio de 2017, de http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/697/IDEAL_Resumen_Ejecutivo.pdf?sequence=8&isAllowed=y
- Liu, Y.-L. (2005). Asia y América Latina, cada vez mas cerca. *Nueva Revista*(101). Obtenido de <http://www.nuevarevista.net/articulos/asia-y-america-latina-cada-vez-mas-cerca>
- Mejía, D. A. (s.f.). *Economía y Finanzas Internacionales*. (Economía Pontificia Universidad Católica del Ecuador) Recuperado el 20 de Junio de 2017, de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/184-la-situacion-economica-actual-con-china>
- Montenegro, C., Pereira, M., & Soloaga, I. (2011). El efecto de China en el comercio internacional de América Latina. *Estudios de Economía, XXXVIII*(2), 341-368. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-52862011000200001>
- Montesino, J. L. (2007). LA ECONOMÍA ECUATORIANA DEL SIGLO XXI Y SUS PERSPECTIVAS DE COMERCIO INTERNACIONAL CON PAÍSES DEL ASIA PACÍFICO. *Si Somos Americanos, Revista de Estudios Transfronterizos* , IX(1), 71-107. Recuperado el 28 de Junio de 2017, de <http://www.redalyc.org/html/3379/337930326004/>
- Montesino, J. L. (2007). LA ECONOMÍA ECUATORIANA DEL SIGLO XXI Y SUS PERSPECTIVAS DE COMERCIO. *Si Somos Americanos, IX*(1), 71-107. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/3379/337930326004.pdf>
- Moreira, M. M. (14 de Noviembre de 2013). *Comercio Exterior*. Recuperado el 18 de junio de 2017, de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/97/7/RCE7.pdf>
- Morelos, J. M. (s.f.). *Tecnología y Recursos Asiáticos Especializados*. Recuperado el 03 de Julio de 2017, de <http://www.traelodeasia.net/por-que-asia>
- Naylor, W. (10 de Julio de 2017). *GLOBAL AMERICANS*. (Point Five, NY) Recuperado el 12 de Julio de 2017, de http://latinamericagoesglobal.org/2017/07/shifting-trade-landscape-latin-america-favors-china-globalization/?gclid=Cj0KEQjwnazLBRDxrdGMx-Km4oQBEiQAQJlq66pxo1owZUoPlgkrjhcacbII_txgcPGsmewzGV40ekQaAo oJ8P8HAQ

- Organization, W. T. (25 de Noviembre de 2015). *Estadísticas del comercio internacional 2015*. Recuperado el 15 de Julio de 2017, de https://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/its2015_s/its2015_s.pdf
- Perez, G. F. (2012). *CEPAL*. Recuperado el 16 de Julio de 2017, de <http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36122/FAL-305-WEB.pdf?sequence=1>.
- PRO ECUADOR . (23 de septiembre de 2015). *Instituto de Promocion de Exportaciones e Inversiones*. Recuperado el 17 de junio de 2017, de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/perfil-logistico-de-india-2015/>
- PRO ECUADOR . (26 de Mayo de 2016). *Instituto de Promocion de Exportacion e Inversiones*. Recuperado el 02 de Julio de 2017, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/06/PROEC_PL2016_CHINA_MAYO-min.pdf
- PRO ECUADOR . (15 de Septiembre de 2016). *Instituto de Promocion de Exportacion e Inversiones* . Recuperado el 18 de junio de 2017, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/09/PROEC_GL_2016-min.pdf
- PRO ECUADOR. (6 de Diciembre de 2016). *Instituto de Promocion de Exportacion e Inversion*. Recuperado el 25 de junio de 2017, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/11/PROEC_PL2016_JAP%C3%93N_OCTUBRE-1.pdf
- PRO ECUADOR. (6 de Noviembre de 2016). *Instituto de Promociones de Exportacion e Inversiones*. Recuperado el 10 de Julio de 2017, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2016/12/PROEC_PL2016_COREA_NOVIEMBRE.pdf
- Revista de Logistica*. (2016). Recuperado el 12 de julio de 2017, de <https://revistadelogistica.com/actualidad/aspectos-logisticos-comerciales-en-el-transporte-internacional-de-contenedores-maritimos/>
- S.L., i. S. (2017). *iContainer*. Recuperado el 22 de Junio de 2017, de <http://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/?campaignid=701184842&adgroupid=40785232207&creative=167636827323&keyword=transporte%20maritimo&gclid=CPLRncvliUCFYDhgodS5ANbQ>
- Samanamud, G. T. (2014). China en América Latina: los casos de Ecuador y Perú entre los años 2009-2012, ¿es posible una apuesta hacia el futuro? *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, XIV, 221-260. Obtenido de <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1870465414700078#sec0055>
- Sánchez, A. Q. (2015). Importaciones y exportaciones en Sudamérica. *Revista electrónica*(3), 66-78. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/292962222_Informe_tecnico_Importaciones_y_exportaciones_en_Sudamerica
- SELA. (24 de Abril de 2015). *Sistema Economico Latinoamericano ydel Caribe*. Recuperado el 03 de Julio de 2017, de http://www.sela.org/media/263286/puertos_digitaes_en_latinoamerica_caribe_situacion_perspectiva.pdf
- The Money Converter*. (2017). Recuperado el 10 de Julio de 2017, de <https://themoneyconverter.com/ES/USD/KRW.aspx>
- Vasquez, L. B. (1 de Diciembre de 2012). *espol ESPOL*. Recuperado el 20 de junio de 2017, de

http://www.ceap.espol.edu.ec/publicaciones/barragan_11.09_reporte4_piceap.pdf
WORLD CLASS PORT. (s.f.). Recuperado el 10 de Julio de 2017, de
<http://www.busanpa.com/kor/Contents.do?mCode=MN0832>