



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE ESMERALDAS

UNIDAD ACADÉMICA

CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA

INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO

TEMA

**ANÁLISIS DE LA AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DE ATRAQUE
Y DESATRAQUE EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS
Y CUÁL ES SU IMPACTO EN EL TRÁFICO MARÍTIMO
INTERNACIONAL**

PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE OBTENER EL TÍTULO DE

INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

AUTORA

LUCIA NATALI CEVALLOS MENDOZA

ASESOR

CHRISTIAN MORA TORRES

ESMERALDAS, 2013

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE previo a la obtención del título de INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR.

.....
PRESIDENTE TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

.....
Ing. Fernando Moncayo Raad
Lector 1

.....
Ing. Ivers Bedoya
Lector 2

.....
Ing. David Granados Cuero
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

.....
Ing. Christian Mora Torres
DIRECTOR DE TESIS

Fecha:

AUTORÍA

Yo, CEVALLOS MENDOZA LUCIA NATALI, portadora de la cédula de identidad 080236057-8, declaro que la presente investigación enmarcada en el actual trabajo de tesis es absolutamente original, auténtica y personal.

En virtud que el contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal, académica del autor y de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas.

CEVALLOS MENDOZA LUCIA NATALI

CI. 080236057-8

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, a mis padres por el apoyo brindado, a la Universidad Católica de Esmeraldas, al personal Docente y Administrativo, por estos años de preparación.

Natali Cevallos

DEDICATORIA

A mis padres y mi hermana por estar siempre dándome todo su apoyo para llegar donde estoy e impulsándome para lograr mis metas propuestas.

Natali Cevallos

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	1
--------------------------	----------

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Problema de la investigación.....	3
1.2 Justificación.....	4
1.3 Objetivos.....	5
1.3.1 General.....	5
1.3.2 Específicos.....	5

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Tendencias Internacionales.....	6
2.1.1 Transporte Marítimo.....	6
2.1.2 Puertos Marítimos.....	6
2.1.2.1 Puertos de cabotaje.....	7
2.1.2.2 Puertos Comerciales.....	7
2.1.2.3 Puertos Turísticos.....	7
2.2 Ubicación geográfica del Puerto Comercial de Esmeraldas.....	7
2.3 Movilización de carga.....	7
2.4 Agentes que intervienen en el proceso de Atraque y Desatraque de buques....	10
2.5 Comercio Exterior / Comercio Internacional.....	10
2.6 Operadores de Comercio Exterior.....	11

2.7 Tráfico Marítimo.....	11
2.8 Atrache / Desatrache.....	11
2.9 Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.....	12
2.9.1 Ley de Aguas.....	12
2.9.2 Ley General de Puertos.....	12
2.10 Ministerio de Transporte y Obras Públicas.....	13

CAPÍTULO III

MATERIAL Y MÉTODOS

3.1 Estrategia Metodológica.....	14
3.2 Tipo de Estudio.....	14
3.2.1 Descriptivo.....	14
3.3 Método.....	15
3.3.1 Deductivo.....	15
3.3.2 Inductivo.....	15
3.4 Técnicas.....	15
3.4.1 Documental.....	15
3.4.2 De Campo.....	16
3.5 Instrumentos.....	16

CAPÍTULO IV

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS PUERTOS COMERCIALES EN EL ECUADOR

4.1 Área de intervención del Puerto Comercial de Esmeraldas.....	17
4.2 Facilidades actuales de maquinarias para realizar las operaciones en el Puerto de Esmeraldas.....	19
4.3 Actividad Económica del Puerto Comercial de Esmeraldas.....	21
4.4 Operación de embarque / desembarque y porteo de carga.....	31
4.5 Tarifas Portuarias en el Arribo de las Naves al Puerto Comercial de Esmeraldas.....	33
4.6 Componentes de Servicio.....	34
4.7 Características de otros Puertos del Ecuador.....	38
4.8 Especialización de los Puertos en el Ecuador.....	47
4.9 Gigantismo de Buques.....	49

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE UTILIZACIÓN DE MUELLES DEL PUERTO DE ESMERALDAS

5.1 Naves arribadas de tráfico Internacional según se eslora, calado y tipo de Carga.....	51
5.2 Tiempo de permanencia en Muelles.....	54

5.3 Utilización de Muelles según el tipo de Nave.....	58
5.4 Problemas presentados por falta de Muelle.....	59
5.5 Actuales escenarios de acoderamiento de naves al Puerto Comercial.....	64
5.6 Dificultades de Líneas y Agencias Navieras.....	65
5.7 Estudio realizado por el Departamento Técnico de APE.....	67
5.8 Beneficios de la Ampliación del Muelle en APE.....	69
5.9 Beneficios Financieros para las Comercial de Esmeraldas.....	71

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones.....	75
6.2 Recomendaciones.....	76

BIBLIOGRAFÍA.....	78
--------------------------	-----------

ANEXOS.....
--------------------	--------------

LISTA DE ILUSTRACIONES Y TABLAS

A: FOTOS

#1	BUQUES EN LOS MUELLES # 2 y 3	18
#2	GRUA	20
#3	MONTACARGA	21
#4	GRUAS	32
#5	PORTEO, CARGUÍO A CAMIÓN O ACOPIO	32
#6	PUERTO DE MANTA	38
#7	PUERTO DE MANTA Y SUS DIMENSIONES	39
#8	PUERTO DE GUAYAQUIL	41
#9	PUERTO DE PUERTO BOLIVAR	45
#10	CALADO DE UN BUQUE	52
#11	MUELLE # 1	61
#12	MUELLE # 2 Y 3	61
#13	ZONA DE AMPLIACIÓN CONTINÚA AL MUELLE # 3	62
#14	BUQUES DE 200 Y 180 METROS DE ESLORA EN LOS MUELLES 2 Y 3	63
#15	BARCO PARA GRANELES SÓLIDOS, ASTILLAS	63
# 16	BARCO PARA GRANELES SÓLIDOS, CHATARRA	64

B: TABLAS

#1	NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA	8
#2	PROYECCIÓN DE BUQUES	9

#3	TIPOS DE MONTACARGAS	21
#4	PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTACIÓN – EXPORTACIÓN (TONELADAS)	24
#5	TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE ESMERALDAS	25
#6	COMPARATIVO DE NAVES	26
#7	NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA	27
#8	AGENCIAS NAVIERAS	29
#9	AGENCIAS NAVIERAS Y LA CARGA QUE MOVILIZAN	30
#10	TARIFAS IMPUESTAS POR APE	34
#11	IMPORTACIONES DESDE MANTA DE CADA AGENCIA NAVIERA	40
#12	EXPORTACIONES DESDE MANTA DE CADA AGENCIA NAVIERA	40
#13	BUQUES ARRIBADOS A MUELLES DE ACUERDO AL CONCESIONARIO DE LA APG	43
#14	IMPORTACIONES DESDE GUAYAQUIL DE CADA AGENCIA NAVIERA	44
#15	EXPORTACIONES DESDE GUAYAQUIL DE CADA AGENCIA NAVIERA	45
#16	LISTADO DE BODEGAS, PATIOS Y SERVICIOS DE PUERTO BOLIVAR	46
#17	IMPORTACIONES DESDE PUERTO BOLIVAR DE CADA AGENCIA NAVIERA	47
#18	EXPORTACIONES DESDE PUERTO BOLIVAR DE CADA AGENCIA NAVIERA	47
#19	NAVES ARRIBADAS AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA	52
#20	NAVES ARRIBADAS AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU	53

	CALADO	
#21	ARRIBO DE NAVES	53
#22	RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE CARGA POR HORA EN EL PUERTO DE ESMERALDAS (1er TRIMESTRE 2013)	55
#23	RESUMEN DEL TIEMPO DE OPERACIÓN DE LAS NAVES ARRIBADAS POR HORA EN EL PUERTO DE ESMERALDAS (1er TRIMESTRE 2013)	56
#24	NÚMERO Y ESLORA DE LAS NAVES DEL PUERTO DE ESMERALDAS (MENSUAL)	57
#25	NAVES SEGÚN EL TIPO DE CARGA Y SU ESLORA	59
#26	ESCENARIOS DE ACODERAMIENTO DE NAVES	65
#27	LÍNEA BASE CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE # 3	68
#28	CUADRO DE INVERSIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL MUELLE # 3 Y REFORZAMIENTO DE LOS MUELLES # 2 Y 3	69
#29	TARIFAS QUE COBRA APE A LAS NAVES EN OPERACIONES COMERCIALES	71
#30	COSTO PARA LAS NAVIERAS DE FONDEAR EN APE TRIMESTRALEMENTE	71
#31	COSTO OPERATIVO DÍA DE NAVES EN ÁREAS DE FONDE Y DRIFTING (ALGARETE)	72
#32	MOVIMIENTO DE NAVES EN MUELLES DE APE POR ACOMODAMIENTO DE BODEGAS POR FALTA DE MUELLE (ANUALMENTE)	72
#33	COSTO ANUAL PARA LAS NAVIERAS DE NO PODER OPERAR EN LOS MUELLES DE APE	73

C: FIGURAS

#1	DIVISIÓN DE INTALACIONES DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS	19
----	---	----

#2	COMPONENTES DE SERVICIO	35
#3	ESLORA DE UNA NAVE	51

D: GRÁFICOS

#1	NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA	27
----	--	----

ANÁLISIS DE LA AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DE ATRAQUE Y DESATRAQUE EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS Y CUÁL ES SU IMPACTO EN EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación fue realizada con el propósito de analizar y dar a conocer la problemática que existe hoy en día en los muelles del Puerto Comercial de Esmeraldas por la falta de espacio. En la actualidad el puerto de Esmeraldas cuenta con 350 metros en área de atraque, divididos en los muelles #2 y 3, el cual no es suficiente para el atraque de dos naves consecutivamente de más de 175 metros de eslora, que es la tendencia en la actualidad. Todo esto ocasiona costos adicionales por las maniobras

En la investigación se visitó y realizó entrevistas a personas que se encuentran inmersos en la problemática que existe hoy en día por la falta de espacio en muelles, es decir a quienes les afecta directamente dicho problema, pudiendo así visualizar los problemas y necesidades, tanto de ellos como de aquellos a quienes les afecta indirectamente.

Se ha podido descubrir desde esta perspectiva, la falta que hace un muelle de mayor dimensión para poder estar preparados ante la tendencia mundial que está en constante crecimiento, y así poder recibir consecutivamente dos buques de más de 175 metros de eslora.

De lo mencionado anteriormente se puede concluir que con la ampliación del muelle se generarían mayores oportunidades para el Puerto Comercial de Esmeraldas y en general para los participantes del comercio exterior.

ANÁLISIS DE LA AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DE ATRAQUE Y DESATRAQUE EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS Y CUÁL ES SU IMPACTO EN EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

ABSTRACT

The current investigation was executed with the purpose of analyze and to expose existing issues regarding the Esmeraldas Commercial Port quays due to lack of space. At present the Esmeraldas Port has 350 meters on the berthing area, divided in two quays #2 and 3, which is not enough for the consecutive berth of two ships longer than 175 meters length, which is the current trend.

During the research, visits and interviews were made to people that are involved in the situation regarding the lack of space in the quays, mainly those who are affected directly by such problem, in order to be able to visualize issues and needs, both the people directly

It was possible to discover since this perspective, the need of a bigger dimension quay to be prepared facing the worldwide trend that is in constant growing, in order to permanently receive two ships longer than 175 meters length.

From the mentioned above can be concluded that with the quays extension more opportunities for the Esmeraldas Commercial Port could be generated and in general for participants on exterior commerce.

INTRODUCCIÓN

“La importancia de los mercados marítimos en América Latina y el Caribe crece en el contexto mundial, tanto por actividad propia, como por los trasbordos” (Tendencias del transporte marítimo internacional hacia una estrategia logística, Ricardo J Sánchez, 2008), es por ello que el uso de navíos de mayor tamaño es incuestionable a medida que pasa el tiempo, basado en la búsqueda de mayores economías de escala, ya que grandes operadores prefieren rutas de gran capacidad, bajos costos, etc. Sin embargo, *“los puertos constituyen aún una barrera al escalamiento del tamaño, puesto que la mayoría de ellos todavía no están preparados”* (Tendencias del transporte marítimo internacional hacia una estrategia logística, Ricardo J Sánchez, 2008).

El incremento de la demanda de bienes en el mundo que son movilizadas vía marítima, ha originado que las navieras deban transportar mayor cantidad de carga en los buques, creando una tendencia mundial de transportar la carga en buques con esloras mínimas de 175m a 200m, llegando a buques de última generación con esloras de 400m.

En general los puertos han estado buscando ampliar la capacidad de recepción de mercancías y ampliar las áreas disponibles para los servicios de logística. La falta de integración entre el transporte marítimo y las infraestructuras portuarias no han permitido la optimización de los procesos de transporte y logística de mercancías.

“El crecimiento de la economía mundial y de los intercambios comerciales, da lugar al crecimiento del transporte marítimo y al incremento de capacidad de la flota mundial. Esto ha generado en los últimos años un mayor tráfico portuario que en ocasiones produce la congestión en los principales puertos por falta de capacidad en los servicios prestados, de disponibilidad de atraques, de equipo de carga/descarga y de superficie”. (Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Pasajes, 2009)

Autoridad Portuaria de Esmeraldas fue creada el 28 de Diciembre de 1970, la cual en agosto del año 2004, fue entregado en Concesión por el lapso de 25 años al Consorcio Puerto Nuevo Milenium S. A., y que por incumplimientos en el contrato por parte del

mismo, el 15 de julio del 2010 Autoridad Portuaria de Esmeraldas volvió a asumir la administración y operación de sus instalaciones.

El puerto de Esmeraldas “*goza de una posición envidiable en el continente sudamericano por su acceso directo del océano Pacífico a su dársena y muelles, que lo convierte en puerto natural para el tráfico interoceánico de buques de gran calado*”.(Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2012)

Cuenta con las características de aguas profundas y su ubicación en la dársena le permite una gran maniobrabilidad y atraque de las naves. La estructuración de las vías alternas lo comunica con todas las regiones de costa y sierra del país, lo que lo convierte en un puerto de rápida transferencia de carga desde el modo marítimo al terrestre, de fácil acceso, optimizando así los recursos, tiempos de entrega y envío de las mercancías a los principales destinos comerciales del Ecuador y el mundo.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

La tendencia mundial hoy en día exige el crecimiento continuo de las naves y por ende de los puertos. El puerto comercial de Esmeraldas cuenta con 350 metros en área de atraque, divididos en los muelles #2 y 3, de 150m cada uno, los mismos que al ser utilizados por dos naves superiores a estos metros de dimensión, ha ocasionado en ciertos casos que dos naves operen de manera poco satisfactoria, sacrificando una bodega de trabajo por tener que dejar volado parte de la proa o popa de una de estas naves, incurriendo de esta manera en costos de movilización de acomode de la nave.

Todas estas circunstancias generan dificultades a las navieras, que procuran que sus naves permanezcan el menor tiempo posible en los muelles, lo cual lo convierte en poco atractivo.

Al no poder atracar las naves por falta de espacio, deben esperar en el fondeadero el tiempo que lleve la operación de carga o descarga de la mercancía de las naves que están en los muelles, ocasionando un costo adicional.

- **Interrogantes:**

¿Cómo impactará en el tráfico marítimo internacional la ampliación de un muelle en el puerto comercial de Esmeraldas?

¿Cuál es la extensión de muelles que necesita el Puerto Comercial de Esmeraldas para la atención consecutiva de las naves?

¿Les ha tocado a las naves estar en el fondeadero, por motivos de falta de espacio en los muelles para atracar en el puerto comercial de Esmeraldas, y de ser así qué dificultades se les presenta a los usuarios?

¿Cómo podría afectar a los operadores de comercio exterior y a la APE en un futuro la situación actual del puerto de Esmeraldas?

1.2 JUSTIFICACIÓN

La ampliación del muelle del puerto de Esmeraldas es de vital importancia, puesto que podría convertirlo en un puerto más competitivo, dado que la tendencia mundial está dirigida al incremento del tamaño de los buques. Al existir el espacio necesario para el arribo de varias naves al mismo tiempo, habría la posibilidad de facilitar la gestión portuaria y disminuir el tiempo de la llegada de la mercancía, logrando de esta manera brindar un servicio eficiente a los usuarios.

Esta ampliación podría permitir que el Puerto de Esmeraldas se convierta más atractivo para las Líneas Navieras y para las Agencias Navieras, por la capacidad que tendría este para poder operar hasta dos naves con esloras superiores a los 200 metros, que en conjunto con su buen calado es ideal para operar ese tipo de naves, además de llegar a facilitar las operaciones que estas realicen y ahorrarse dinero por las maniobras extras, puesto que se disminuiría el tiempo de espera de las naves en el fondeadero y a su vez ya no tendrían que cancelar costos adicionales por fondeaderos o por maniobras de reubicación de las naves en los muelles actuales de APE, tomando en cuenta que también podría evitar demoras en el arribo de bolla al canal de Panamá, permitiendo que el Puerto de Esmeraldas sea más atractivo para ellos.

1.3 OBJETIVOS

Para toda propuesta es indispensable partir de una base, y esta se la hace al plantearse objetivos, que se los describe a continuación.

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

- Analizar el impacto y los beneficios para las Navieras y usuarios, de realizar la ampliación del muelle 3 del Puerto Comercial de Esmeraldas

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar la demanda actual de uso de muelles en el Puerto Comercial de Esmeraldas, para identificar los problemas en el atraque y desatraque ante la falta de muelles.
- Identificar las necesidades actuales y futuras de atraque y desatraque que podrían tener las agencias y líneas navieras que arriban al puerto comercial de Esmeraldas.
- Determinar el impacto financiero que tendrían las Líneas y Agencias Navieras que arriban al Puerto Comercial de Esmeraldas ante la ampliación de un muelle.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 TENDENCIAS INTERNACIONALES

2.1.1 TRANSPORTE MARÍTIMO

Según lo señalado por el de Puerto Pasajes Pasaiako *“el aumento de tamaño en los buques buscando economías de escala, genera la necesidad de mayores calados y longitud de línea de atraque”*, con calados de entre 10 a 11 metros. La solución es la ampliación de terminales existentes y construcción de nuevas terminales en zonas de gran calado con fáciles accesos marítimos y el dragado de los canales.

“El transporte marítimo internacional es un elemento clave sobre el que se sustenta el proceso de globalización económica y comercial”.(Secretaría de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte,2001), dado que la mayor parte del comercio internacional se realiza por vía marítima.

2.1.2 PUERTOS MARÍTIMOS

A nivel mundial los puertos marítimos se interesan por incrementar cada vez más sus volúmenes de carga, lo cual se traduce en la evolución que han tenido los puertos al incrementar sus capacidades a lo largo del tiempo hasta la actualidad, debido a la tendencia mundial del tráfico de naves con eslora superior a 200m.

2.1.2.1 Puertos de cabotaje

“Es aquél que se utiliza para operaciones comerciales entre puertos nacionales”
(Portal para los trabajadores del mar, 2012)

2.1.2.2 Puertos Comerciales

“Son los que disponen de muelles y demás instalaciones para la carga y descarga de los buques y también de puntos de abastecimiento de combustible y lugares de reparación de barcos”. (Diario el Nuevo Empresario, 2008)

2.1.2.3 Puertos Turísticos

“Son aquellos que sirven como lugar de estacionamiento temporal para lanchas, yates y cruceros”(definiciónabc, 2012)

2.2 UBICACIÓN GEOGRAFICA DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

El Puerto Comercial de Esmeraldas *“está ubicado en el litoral nor-occidental del Ecuador, con acceso directo desde el Océano Pacífico en la línea ecuatorial, constituyéndose en uno de los puntos más estratégicos por su situación geográfica”*(APE, 2006). Es el puerto ecuatoriano más cercano al Canal de Panamá.

2.3 MOVILIZACIÓN DE CARGA

Una mayor frecuencia de visitas de barcos se traduce en mayores opciones para los propietarios de cargamentos, en cuanto a la programación de sus embarques y a la

selección de un servicio de transportación marítima para el transporte de sus cargamentos, lo cual resulta en costos más competitivos para las empresas de transporte.

“Si analizamos las estadísticas de eslora de los barcos que se han acoderado en el año 2011, el 61% de los buques tienen una eslora superior a los 150m e inferior a los 200m” (Subsecretaría de Puertos y transporte Marítimo y Fluvial, 2012), lo que nos demuestra la tendencia de crecimiento de los buques.

TABLA No 1
ESTADÍSTICAS DE ARRIBO DE BUQUES EN APE POR SU ESLORA DEL AÑO 2011

Eslora	TOTAL 2011	%
Menos que 100 M LOA	2	1%
Entre 100,01 y 150 M LOA	108	38%
Entre 150,01 y 200 M LOA	175	61%
Entre 200,01 y 250 M LOA	2	1%
Entre 250,01 y 300 M LOA	0	0%
Mayor a 300,01 M LOA	0	0%
TOTAL	287	100%

Elaborado por: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Fuente: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

TABLA No 2
PROYECCIÓN DE BUQUES

AÑO	BUQUES	BUQUES CON ESLORA DE MAS 150 A 200 m (61%)
2006	236	-
2007	259	-
2008	279	-
2009	209	-
2010	208	-
2011	287	175
2012	296	180
2013	304	186
2014	314	191
2015	323	197
2016	333	203
2017	343	209
2018	353	215
2019	364	222
2020	374	228
2021	386	235
2022	397	242
2023	409	250
2024	421	257
2025	434	265
2026	447	273
2027	461	281
2028	474	289
2029	489	298
2030	503	307
2031	518	316
2032	534	326
2033	550	335
2034	566	346
2035	583	356

Elaborado por: APE

Fuente: APE

2.4 AGENTES QUE INTERVIENEN EN EL PROCESO DE ATRAQUE Y DESATRAQUE DE BUQUES

Los agentes que intervienen en el proceso de atraque y desatraque son los que evidencian los problemas que existen actualmente en los muelles del Puerto Comercial de Esmeraldas, y son:

- **Capitanía de Puerto**, quien se encarga de designar al piloto maniobrista y los remolcadores para la maniobra de atraque y desatraque.
- **Remolcadores**, los cuales asisten a los buques durante las maniobras de atraque y/o desatraque en el puerto.
- **Pilotos maniobristas**, quienes efectúan las maniobras de atraque y desatraque en el puerto.
- **Coordinador de tráfico**, que es el encargado de recibir información del agente naviero antes de la arribada del buque, indicando el tiempo estimado de llegada.
- **Amarra Cabos**, el cual recibe instrucciones del buque para la colocación de los cabos en las diferentes Bitas del muelle.
- **Agente Naviero**, quien tiene que notificar y tramitar ante las autoridades competentes los permisos de atraque y desatraque. Informar a los operadores portuarios la hora de atraque y zarpe de los buques.

2.5 COMERCIO EXTERIOR / COMERCIO INTERNACIONAL

Se entiende tanto por Comercio Exterior como Comercio Internacional a *“la interacción de compra-venta de bienes y servicios, que tiene un país con otro u otros países, y que están regulados por tratados o convenios de intercambio comercial”*. (Slideshare, 2012). Facilitan la aproximación económica de los países, la nivelación del desarrollo económico y la consolidación de la economía mundial.

Poseen una diferencia fundamental: Por comercio internacional debe entenderse a la actividad en su conjunto, independientemente de la nación o naciones involucradas en ella. En cambio el comercio exterior se aplica a la relación económica y jurídica que se da en un lugar y momento determinado entre dos o más naciones, específicamente señaladas.

2.6 OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR

Según lo expuesto por la página de ComercioExterior.com.ec los Operadores de Comercio Exterior son:

Despachadores de Aduana, conductores de recintos aduaneros autorizados, transportistas, concesionarios del servicio postal, duchos, consignatarios, y en general cualquier persona natural y/o jurídica interviniente o beneficiaria, por si o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos en la Ley, sin excepción alguna. (ComercioExterior.com.ec, 2012)

2.7 TRÁFICO MARÍTIMO

Según Díaz D. *“Es el efectuado por buques de navegación entre dos lugares (uno de carga y otro de descarga) situados en el mismo o países distintos”*. Es decir que es la acción de llevar personas, pasajeros o cosas, cargas solidas o liquidas por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo.

2.8 ATRAQUE / DESATRAQUE

De acuerdo al Registro Oficial No 717- Martes 05 de Junio del 2012 Suplemento en las “Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador”, atraque *“es la acción de*

amarrar el buque a una facilidad portuaria” y desatraque “es la operación de separar o liberar la nave de un muelle o amarradero designado”

2.9 DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

2.9.1 LEY DE AGUAS

Según la DIRNEA en la Ley de Aguas (Codificación No. 2004-016) dispone:

Art. 1.- Las disposiciones de la presente Ley regulan el aprovechamiento de las aguas marítimas, superficiales, subterráneas y atmosféricas del territorio nacional, en todos sus estados físicos y formas.

Art. 9.- Los dueños de predios lindantes con cauces públicos podrán poner defensas contra las aguas en sus respectivas márgenes, por medio de plantaciones, muros, estacadas, revestimientos, etc. Antes de colocarlas, deben ponerlas en conocimiento del Consejo Nacional de Recursos Hídricos, quien, previa inspección, las autorizará o no.

2.9.2 LEY GENERAL DE PUERTOS

Según la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos en la Ley General de Puertos (Decreto Supremo No. 289) dispone:

Art. 5.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral será la ejecutora de la Política Naviera y Portuaria determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y, tendrá las siguientes atribuciones:

c) Estudiar las mejoras en los sistemas de organización, administración, operación, mantenimiento y contabilidad de los

puertos comerciales. Las recomendaciones correspondientes, serán notificadas a las Entidades Portuarias;

f) Supervisar el cumplimiento de la programación anual de actividades aprobadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes;

2.10 MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Según lo descrito por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el Registro Oficial No 717- Martes 05 de Junio del 2012 Suplemento y la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Considerando:

Que el Art. 5, literal h) del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre del 2010, establece que el “Estado promoverá un desarrollo logístico y de infraestructura y generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal”;

CAPÍTULO III

MATERIAL Y MÉTODOS

3.1. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Para hacer el levantamiento de información es importante la aplicación de una investigación del entorno en el que se desarrolla el proyecto, en este caso a los Operadores de Comercio Exterior, relacionados de manera directa e indirecta con el mismo, utilizando los métodos, técnicas e instrumentos que se especifican más adelante.

3.2. TIPO DE ESTUDIO

3.2.1. DESCRIPTIVO

El tipo de estudio que se utilizó es el descriptivo puesto que se está presentando la problemática que existe en los muelles del puerto de Esmeraldas en forma precisa e implica un estudio investigativo de mayor amplitud, es decir su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables.

3.3. MÉTODO

3.3.1. DEDUCTIVO

Se partió de los problemas que existen hoy en día en los muelles del puerto de Esmeraldas y la tendencia mundial en la actualidad, para deducir por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones, que solucionen el problema.

3.3.2. INDUCTIVO

Se observaron hechos particulares sobre el arribo de las naves al puerto de Esmeraldas, donde se analizaron los comentarios y observaciones de los Agentes Navieros y funcionarios del área operativa del puerto de Esmeraldas, y así emitir un criterio general de lo observado y de la información recolectada.

3.4. TÉCNICAS

3.4.1. DOCUMENTAL

Esta técnica se utilizó para recopilar información que sustente el estudio, es decir para formar un cuerpo de ideas sobre el objeto de estudio y descubrir respuestas a determinados interrogantes a través de la aplicación de procedimientos documentales.

3.4.2. DE CAMPO

Esta técnica se utilizó para observar de manera directa el tráfico de las naves que arriban al Puerto de Esmeraldas, y de esta forma confrontar la teoría con la práctica.

3.5. INSTRUMENTOS

Se utilizó el instrumento de la entrevista con el fin de obtener una información o una opinión sobre nuestro objeto de investigación, la cual se realizó del 5 al 16 de marzo del 2013 en sus respectivos lugares de trabajo a las siguientes personas conocedoras del tema y la problemática a investigar para conocerlo más a profundidad y así lograr resultados reales y valederos:

- Ing. Galo Guanopatin (Operador de buque / Practico)
- Ing. Héctor Valverde (Jefe Técnico de APE)
- Ing. Hugo Escalante (Representante de Ag. REMAR, quien maneja MAERSK)
- Ing. Marcos Galarza (Ag. de ADUANA)
- Ing. Patricio Páez (Representante de ANDINAVE)
- Ing. Richard Reyes (Jefe de Operaciones de APE)

CAPÍTULO IV

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS PUERTOS COMERCIALES EN EL ECUADOR

4.1 ÁREA DE INTERVENCIÓN DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Autoridad Portuaria de Esmeraldas es la Entidad Portuaria de derecho público, creada por el Decreto Ejecutivo 1043 del 28 de Diciembre de 1970, que ejerce jurisdicción y es responsable de la administración, mantenimiento, explotación y desarrollo del Puerto Comercial de Esmeraldas.

El puerto de Esmeraldas está ubicado en el litoral nor-occidental del Ecuador, con acceso directo desde el Océano Pacífico en la línea ecuatorial constituyéndose en uno de los puntos más estratégicos por su situación geográfica, lo que se constituye en un elemento de gran beneficio para las compañías navieras por la optimización de tiempo y por ende costos en el manejo de su carga.

Su aproximación con Asia y su ubicación equidistante con los mercados de Sur, Centro y Norte América es favorable para el desarrollo de la actividad marítimo portuaria del continente e intercontinental.

El Puerto de Esmeraldas es el puerto más cercano del Ecuador al Canal de Panamá, siendo esto un gran beneficio para las compañías navieras ya que se ahorran costos y días en el rápido manejo de la carga. La dársena del puerto de Esmeraldas es un área marítima, abrigada de la agitación del oleaje por un rompeolas; en las dársenas los buques se acoderan a tres muelles para efectuar las actividades de carga y descarga de mercaderías.

Las instalaciones del puerto Comercial de Esmeraldas tienen un área superior a 445.000,00m² (44.5 ha) y cuenta con las siguientes infraestructuras y facilidades:

- Dos muelles principales con una superficie de 9.372,06 m² y una longitud de 350mt.
- Un Muelle de servicio con una superficie de 2.401,71m² y una longitud de 104mt.
- Un muelle Roll On-Roll Off con una superficie de 274,11m² y una longitud de 18,42mt.
- La profundidad de Calado es de 11.50m.
- Patios pavimentados para almacenamiento de mercaderías con una superficie de 138.992,37m².
- Patios no pavimentados para almacenamiento de mercaderías con una superficie de 161.462,55m².
- Tres bodegas cubiertas para almacenamiento de mercaderías, con áreas de 6.681,39m², 1.493,05m², 464,61m² respectivamente y una bodega para cargas peligrosas de 152,22m².
- Vías asfaltadas y aceras de hormigón con un área de 37.959,15m².
- El puerto comercial cuenta con 7.639,38m² de Áreas Verdes.

FOTO No 1

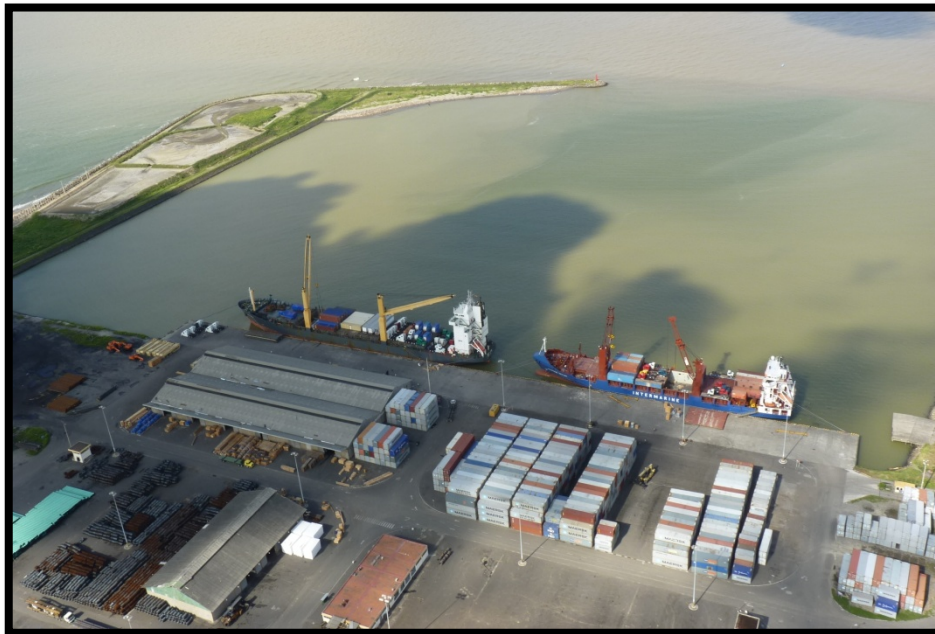
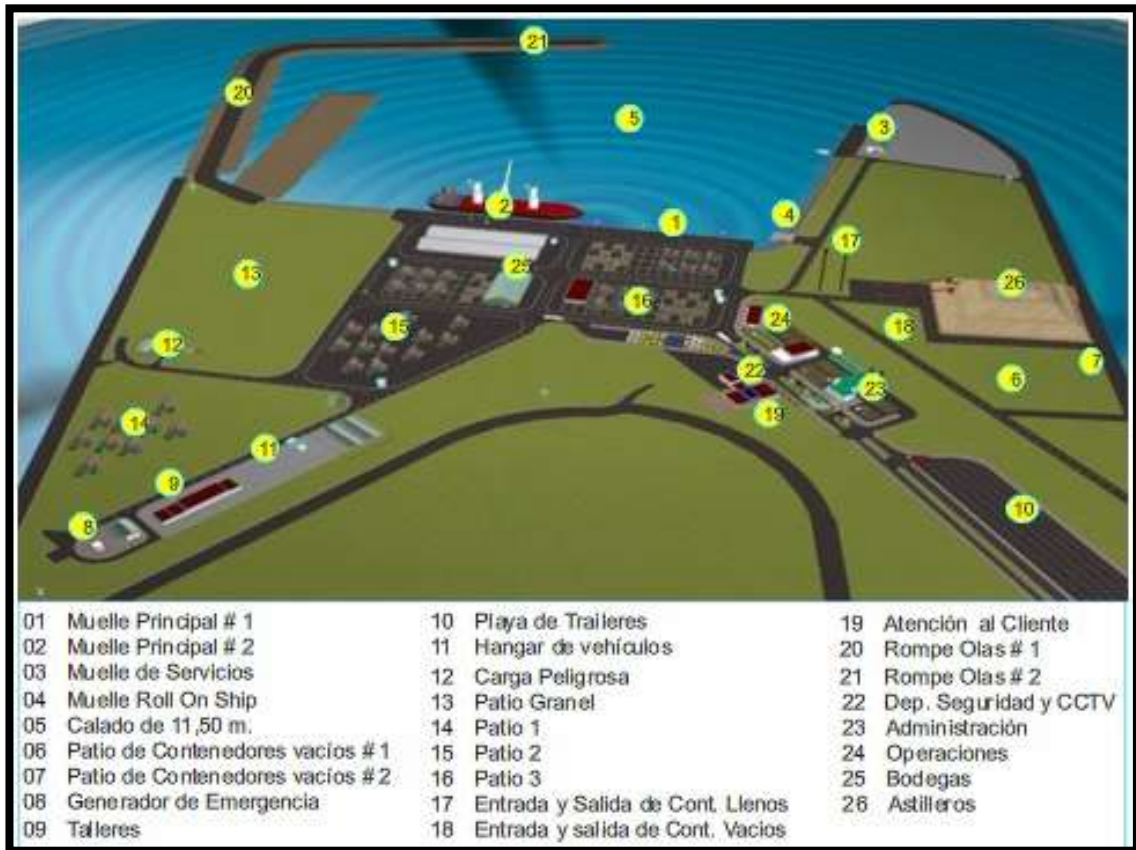


FIGURA No 1



4.2 FACILIDADES ACTUALES DE MAQUINARIAS PARA REALIZAR LAS OPERACIONES EN EL PUERTO DE ESMERALDAS

Según el Informativo Marítimo Portuario, agosto 2013 “uno de los temas que afligen al Puerto Esmeraldeño, son sus limitaciones operativas y las demoras administrativas que afectan en el servicio al cliente. Hay poca maquinaria disponible y la que existe ya cumplió su vida útil, lo que influye directamente en los trabajos de porteo, recepción y despacho de naves. Esto ha hecho de que se tenga que contratar empresas privadas y a proveedores externos para que presten estos servicios y compensen la demanda”.

El Puerto de Esmeraldas permite al usuario contar con este equipo de trabajo para que realice las actividades necesarias al arribo de un buque, al cargar o descargar

contenedores o mercadería suelta, por lo que necesitan un cambio inmediato para poder brindar un servicio de calidad.

Cuentan con una grúa DEMAC AC400 de 400 toneladas que cumple con los más rigurosos sistemas de seguridad.

FOTO No 2



Para movilización de contenedores tienen:

- Cabezales con carreta marca Kodiak con capacidad de transportar hasta 40ton.
- Portacontenedores marca HYSTER
- 1 portacontenedores tipo TOP LOADER con capacidad de 45 ton.
- 1 portacontenedores de 40 ton
- 1 tipo REACH-STEACKER de 45 ton
- 1 tipo REACH LOC de 7 ton para contenedores vacios.
- 8 SPREADER manuales tipo LIMACHE (Doble T y 4 estrobos) 4 de 40 ton y 4 de 20 ton.
- 2 SPREADER automáticos TANDEMLOC de 40 y 20 ton respectivamente.

FOTO No 3



Varios tipos de montacargas:

TABLA No 3

TIPO	MODELO	CAPACIDAD
MONTACARGAS	HELI CPCD 100	10 TON
MONTACARGAS	HELI CPCD 100	10 TON
MONTACARGAS	HELI CPCD 100	10 TON
MONTACARGAS	HELI CPCD 70	7 TON
MONTACARGAS	HELI CPCD 40	4 TON
MONTACARGAS	HELI CPCD 3.5	3.5 TON
MONTACARGAS	HELI CPQD 25	2.5 TON

Elaborado por: Departamento de Operaciones de APE

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

4.3 ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Según el Informativo Portuario *“El Puerto de Esmeraldas crece de manera desigual. Si bien es cierto su actividad comercial ha aumentado en los últimos años, su infraestructura y los servicios que presta no están a la par de su operatividad”*

A través del puerto comercial de Esmeraldas se movilizan distintos tipos de carga, el cual es considerado un puerto multipropósito por la naturaleza de sus actividades, que tiene las siguientes características:

- Terminal de contenedores y facilidades para la manipulación de estos
- Terminal pesquera
- Terminal de cargueros
- Terminal de cruceros y de pasajeros
- Aduana
- Facilidades de almacenamiento
- Infraestructura multifuncional

Por otra parte según el modelo operativo de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas en la actualidad los puertos se identifican por un modelo de gestión, que pueden ser clasificados de la siguiente manera: TOOL PORT (Puerto herramienta), donde la autoridad portuaria es titular de la infraestructura; superestructura (edificios) y equipamientos (grúas...), el sector privado provee los servicios en régimen de concesión o licencia, las competencias de la carga y descarga son provistas por empresas estibadoras en régimen de competencia, las empresas portuarias son responsables del mantenimiento de las infraestructuras y de los equipamientos; y así mismo LANDLORDPORT (Puerto propietario), donde la autoridad portuaria es propietaria del puerto en su conjunto, los servicios de remolque, practicaje, etc. son prestados por empresas privadas, el puerto está dividido en terminales independientes; cada operador de terminal se encarga de su mantenimiento, los operadores portuarios o empresas portuarias son responsables de la inversión y mantenimiento de las infraestructuras.

Como una particularidad de los puertos comerciales Públicos en el Ecuador, el puerto de Esmeraldas es una especie de híbrido, porque funciona con los dos modelos arriba indicados, Tool y Landport, esta clasificación va de acuerdo al tipo de carga:

Toolport: Carga general, contenedores y vehículos autopropulsados

LandPort: Graneles sólidos (Yeso, Clinker, chatarra, HBI, cascarilla de palma africana, astilla de eucalipto). Graneles líquidos (aceite palma roja, palmiste)

Actualmente los tipos de carga que se manejan en el Puerto Comercial de Esmeraldas son:

- Carga General: Las mercancías, sean productos heterogéneos y otras empacadas, envasadas, embaladas, atadas o en piezas, unitarizadas (a excepción de las cargas en contenedores) y arribadas al puerto por vía marítima o terrestre para ser desembarcadas o embarcadas de los buques; de la cual durante el año 2012 se movilizaron 387.698,00 TM

- Carga a Granel: Las que arriban al puerto por vía marítima, fluvial o terrestre, sin embalaje o empaque y que por su volumen son transportadas de esta forma. Se consideran dos tipos de Carga a Granel, el sólido y el Líquido. El Granel sólido, que además se subdivide en Granel Solido Limpio y que comprenden los cereales, granos y otros similares y el Granel Solido Sucio que agrupa a los minerales, fertilizantes, otros; de los cuales durante el año 2012 se movilizaron 234.402,00 TM. El Granel líquido lo conforman en su mayoría los hidrocarburos y aceites, y una clase especial que serían los gases licuados o GLP, de los que movilizaron 191.947,00 TM.

- Carga Contenerizada: Aquella mercancía que se encuentra unitarizada en contenedores (Cajas sin tracción propia) y que sirven como unidad de transporte de las mismas, los contenedores pueden ser llenos o vacíos; de la cual durante el año 2012 se movilizaron 189.165,00 TM

También se movilizan vehículos por este puerto con un total de 55.952,00 TM durante el año 2012.

En la actualidad, entre los principales productos que se movilizan a través de este puerto se tiene a los Contenedores con un 17.86%, Astilla 11.37%, el Alambrón 14.97%, el Aceite de Palma 18.12%, y Tuberías 7.29%, Material y equipo petrolero 9.81%, y Chatarra 6.48%; representando todos estos productos el 85.9% del total de productos movilizados durante el año 2012.

Se destaca que para los dos últimos años el movimiento de carga se concentra en los ítems de Contenedores, Aceite de Palma y Astilla. Mientras que se perdió importancia entre otros de la Palanquilla, que hasta el año 2011 todavía se encontraba entre los productos de mayor exportación, como se demuestra en la Tabla No 2, pero a partir del año 2011, la mayor empresa importadora de este producto, ADELCA, comenzó a

realizar importaciones de chatarra al granel, la misma que es utilizada para la elaboración de palanquillas, incluso utilizando materia prima del Ecuador.

TABLA No 4
PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTACIÓN – EXPORTACIÓN (TONELADAS)

PRODUCTOS	2011	2012
ACEITE DE PALMA (ESTERINA)	192.648,00	191.947,00
ASTILLA	75.494,00	120.458,00
CEMENTO	5.805,00	6.541,00
ALAMBRÓN	122.608,00	158.602,00
HIERRO Y ACERO	20.743,00	*0
PALANQUILLA	15.338,00	*0
CHATARRA	67.223,00	68.614,00
PAPAS	16.778,00	3.280,00
TUBERÍA	90.383,00	77.205,00
CONTENEDORES	146.544,00	189.165,00
VEHICULOS	45.776,00	55.952,00
MATERIAL Y EQUIPO PETROLERO	53.924,00	103.861,00
YESO	*0	4.575,00
VARILLA	*0	10.469,00
TOTAL	853.264,00	990.699,00

Elaborado por: Departamento de Servicio al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Servicio al Cliente de APE

*: En esos años no se movilizaron por el puerto de Esmeraldas dichos productos.

En los últimos 3 años ha habido un incremento considerable en los tipos de carga que se movilizan por este puerto, lo que refleja la tendencia de crecimiento que existe, por lo que las naves tienden a ser cada vez más grandes para alcanzar economías de escala. Así lo demuestra la siguiente tabla:

TABLA No 5
TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE ESMERALDAS
Comparativo Anual, años 2010 – 2012

IMPORTACIÓN – EXPORTACIÓN

(toneladas)

AÑO	GENERAL	CONTEINER	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	TOTAL
2010	221.326	116.468	175.228	68.768	581.790
2011	371.182	146.801	142.717	196.650	857.350
2012	443.650	189.165	234.402	191.947	1.059.164

Elaborado por: Departamento de Operaciones de APE

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

El arribo de naves al puerto de Esmeraldas ha venido teniendo un crecimiento favorable durante los últimos tres años, convirtiéndose a nivel nacional en el puerto de mayor crecimiento; pasó de manejar un promedio de arribo mensual de 17 y 23 naves durante los años 2010 y 2011 respectivamente, a 26 naves por mes ya en el año 2012. Si se mantienen estas tendencias podría haber cada vez más falta de espacio en los muelles actuales de APE, sumado a la longitud de las naves que cada cierto periodo aumentan su tamaño de eslora, por lo que se haría imposible poder brindar un servicio eficiente a dos naves grandes al mismo tiempo.

TABLA No 6
COMPARATIVO DE NAVES

MES	No DE NAVES ARRIBADAS		
	2010	2011	2012
ENERO	16	21	25
FEBRERO	15	18	22
MARZO	15	25	27
ABRIL	16	27	22
MAYO	18	26	21
JUNIO	16	26	28
JULIO	23	27	28
AGOSTO	19	22	27
SEPTIEMBRE	15	26	33
OCTUBRE	22	21	24
NOVIEMBRE	15	24	27
DICIEMBRE	18	24	28
TOTAL	208	287	312

Elaborado por: Departamento de Servicio al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Servicio al Cliente de APE

TABLA No 7

**NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL AL PUERTO DE
ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA**

(Naves en Unidades)
Años: 2004-2012

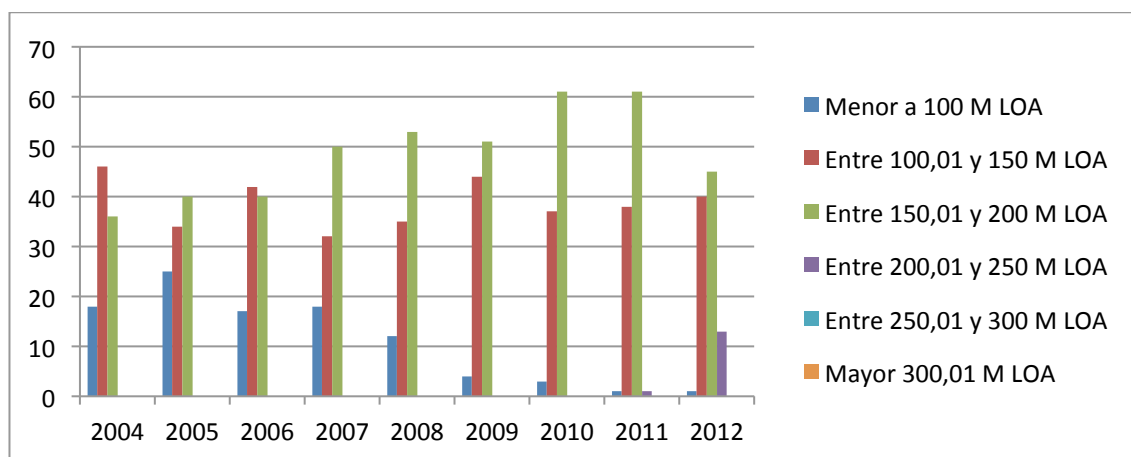
ESLORA (Metros)	TOTAL DE NAVES ARRIBADAS									PARTICIPACIÓN PORCENTUAL								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Menor a 100 M LOA	32	47	41	46	34	9	6	2	4	18%	25%	17%	18%	12%	4%	3%	1%	1%
Entre 100,01 y 150 M LOA	81	64	101	83	97	93	76	108	126	46%	34%	42%	32%	35%	44%	37%	38%	40%
Entre 150,01 y 200M LOA	63	75	96	128	146	107	126	175	141	36%	40%	40%	50%	53%	51%	61%	61%	45%
Entre 200,01 y 250M LOA	0	0	0	0	0	0	0	2	41	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	13%
Entre 250,01 y 300M LOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Mayor 300,01 M LOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TOTAL	176	186	238	257	277	209	208	287	312	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Elaborado por: Departamento de Operaciones de APE

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

GRÁFICO No 1

**NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL AL PUERTO DE
ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA
(Participación Porcentual)**



Elaborado por: Natali Cevallos M.

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

Entre más naves arriben y de mayor longitud, al puerto comercial de Esmeraldas, más problemas de descarga de bodegas podrían tener estas, pudiendo convertir a los muelles de APE en menos atractivos para el arribo de naves con mayor envergadura, es decir que dificultaría la operatividad en las bodegas de las mismas en gran medida, puesto que no se tiene el espacio necesario para el arribo de varias naves consecutivamente dado a las nuevas estructuras de las naves que tienen una tendencia a ser más grandes, promediando unos 200 metros eslora, vs 350 metros que no más cuenta el muelle de APE.

De acuerdo al reporte del Departamento de Operaciones de APE, el evento de que el muelle quede con espacio insuficiente se da por lo menos tres ocasiones al mes, donde le ha tocado a los Buques Carreros (en promedio 200 – 210 metros de eslora), especialmente, fondear porque no pueden ingresar a descargar dado que se encuentra el Buque Portacontenedor de la MERSK que, normalmente superan los 185 metros de eslora, que sumados a los del carrero, a este se le hace imposible operar con las rampas en el muelle, ya que el muelle cuenta con tan solo 350 metros de longitud entre los muelles 2 y 3. Así mismo se genera congestión cuando arriban los buques con carga a granel con esloras de 185 a 190 metros, que llega uno cada dos meses, pero con la diferencia que este tipo de operaciones duran alrededor de cinco días, y en el caso del buque astillero con eslora de alrededor de 210 metros con el mismo tiempo de operación.

- **Agencias Navieras**

Las agencias navieras se constituyen como personas naturales o jurídicas que representan al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con la estadía del buque en un puerto, aceptando en nombre del armador los derechos y obligaciones que le corresponden en dichas gestiones.

Se entiende como *Armador* la persona natural o jurídica que como transportador, propietario o no de una embarcación, ejerce la navegación de un buque por riesgo propio.

Las agencias navieras son las que evidencian el problema día a día, al querer arribar sus naves a los muelles del puerto comercial de Esmeraldas, y no puedan hacerlo en ciertas ocasiones por falta de espacio, y se las detalla en la tabla No 8

TABLA No. 8

AGENCIAS NAVIERAS
AGENCIA TECNICO MARITIMA TECNISEA CIA LTDA.
BBC CHATERING
ANDINAVE S.A.
GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA.
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A.
TRANSPORTE Y REPRE. INTERNACIONALES S.A. TRADINTER

Elaborado por: Departamento de Operaciones de APE

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

Cada una de estas empresas, representan a diferentes clientes como son los siguientes:

- BBC Chatering, representa solo a su línea que es BBC con un promedio de 45 buques anuales.
- Andinave S.A es una línea totalmente destinada para el traslado de Vehículos y representa a HoeghAutoliners S.A, quien a su vez maneja 2 buques mensuales.
- Representaciones Marítimas del Ecuador S.A. (Remar) y representan a Mitsubi, Gearbulk Pool Ltda, Hong UnionshippingLimited, Maersk Line y Ultratank que es la línea que se encarga de llevar los gráneles líquidos que se exportan por este puerto generando alrededor de 120 buques al año.

- Agencia Técnica Marítima Tecnisea Cia. Ltda. Quienes representan a Klin, TBS Shipping, Navesmar y Coco Shipping manejando un promedio de 50 buques anuales.
- Transporte y Representaciones Internacionales S.A. (Tradinter) quien dirige a Industrial MaritimeCarriers LLC, Helmerich&Paymed del Ecuador y NaborsDrillingServices y maneja 12 buques aproximadamente anualmente.
- Gustavo ZandersCia. Ltda. Representando a MP Link, ATL, y manejando la ruta de Suramérica de la empresa BBC y un promedio de 60 buques anuales.

TABLA No. 9

AGENCIAS NAVIERAS (Autorizadas)	Cant. Buques	CARGA		
		Importación	Exportación	TOTAL
AGENCIA TECNICO MARITIMA TECNISEA CIA LTDA.	48	74.854,00	36.646,00	111.500,00
BBC CHATERING	42	69.084,00	12.175,00	81.259,00
ANDINAVE S.A.	15	18.787,00	24.383,00	43.170,00
GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA.	59	222.759,00	90.497,00	313.256,00
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A.	119	239.530,00	232.898,00	472.428,00
TRANSPORTE Y REPRE. INTERNACIONALES S.A. TRADINTER	28	37.450,00	101,00	37.551,00
TOTAL	311	662.464	396.700	1.059.164

Elaborado por: Departamento de Estadísticas de APE

Fuente: Departamento de Estadísticas de APE

- **Líneas Navieras**

La línea naviera es responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga. Son los dueños de los buques.

Las líneas navieras que actualmente tienen recalada regular por el Puerto comercial de Esmeraldas son:

* **MAERSK** (Carga Contenerizada):Cualquier destino del mundo

- Una recalada semanalmente

* **BBC CHARTERING** (Carga General): Destinos Perú y Chile desde Esmeraldas, para exportación mercado europeo central.

- Una recalada quincenal

* **INTERMARINE** (Carga General): Houston – Esmeraldas - Houston

- Una recalada quincenal

4.4 OPERACIÓN DE EMBARQUE / DESEMBARQUE Y PORTEO DE CARGA

El servicio de estiba, la cual se define como la técnica de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga, y desestiba, que es tomar cargamento de la bodega o cubierta de carga hasta colocarlo al alcance del gancho de la grúa del buque, elevarlo y trasladarlo hasta la vertical del costado del buque; comprende las labores de embarque, desembarque, estiba, desestiba y transbordo de mercancías desde las naves a los muelles y/o viceversa y entre naves dentro de la zona portuaria.

FOTO No. 4



La operación de embarque consiste en recibir, verificar destinatarios y acopiar la carga de acuerdo a la documentación pertinente proporcionada por las diferentes Agencias de Aduana, para posteriormente realizar el embarque de la misma de acuerdo al Plano de Estiba presentado por la nave, documento que determina el tonelaje y espacio Físico en las bodegas donde finalmente la carga es estibada y trincada o Afianzada; mientras que la operación de desembarque consiste en destrincar o desafianzar la carga en las bodegas de la nave, preparándola de esta forma para transferirla al muelle con elementos propios y adecuados de acuerdo al tipo de carga a desembarcar, efectuar Porteo, Carguío a Camión o Acopio en caso que se requiera, entregando a los Consignatarios o sus representantes la carga separada en base a las marcas o contramarcas que permitan su identificación.

FOTO No. 5



Por otra parte el porteo de carga es un servicio consiste en ejecutar la operación de cargar y trasladar horizontalmente la carga general fraccionada o la carga contenedorizada, proveniente de un desembarque o destinada a embarcarse, desde el gancho de la grúa de la nave hacia los vehículos de transporte designados por el consignatario o su Agencia de Aduana representante, o a un lugar de permanencia transitoria, en espera del vehículo de transporte; o en su defecto, a un almacén o área de depósito designado por el almacenista.

Las horas de operación al mes de las naves que arriban al Puerto Comercial de Esmeraldas, oscilan entre 176 y 523 horas en cuanto a carga general, entre 78 y 235 carga containerizada, entre 0 y 284 graneles sólidos y entre 16 y 175 graneles líquidos, es decir que el tipo de carga que más se moviliza por este puerto es el de carga general.

4.5 TARIFAS PORTUARIAS EN EL ARRIBO DE LAS NAVES AL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas cobra una serie de tarifas por los servicios prestados, en cuanto al arribo de las naves a los muelles los rubros a cobrarse son por uso de acceso por las naves, uso de muelles por las naves, uso de fondeaderos por las naves, uso de remolcadores y lo que respecta al practicaaje, lo cual se lo detalla en la tabla No 7. Cabe recalcar que los valores establecidos en el tarifario no incluyen IVA, y el cliente puede realizar sus pagos de contado o a crédito, posterior a una solicitud de crédito que es revisada, analizada y aprobada por la APE, otorgándole un plazo máximo de 8 días hábiles para su pago.

TABLA No 10
AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS
Tarifario
(Precios incluyen IVA)

NOMENCLATURA		EN USD \$	UNIDAD	OBSERVACIONES	
I.	TARIFAS GENERALES				
	I.1	USO DE FACILIDADES DE ACCESO POR LAS NAVES			
	I.1.1	Uso de canal de acceso	\$ 0,12	TRB	Tonelada de Registro Bruto
	I.1.2	Embarcaciones para uso de los Prácticos	\$ 20,00	Por maniobra	
	I.2	USO DE MUELLE POR LAS NAVES			
	I.2.1	Buques: Graneleros, Roll on-Roll off o de Carga General	\$ 0,45	M. Esloza/Hora o Fracción	Graneleros Sólidos y Líquidos, Carga General, Roll on-Roll off
	I.2.2	Buques Portacontenedores	\$ 0,35	M. Esloza/Hora o Fracción	Línea de contenedores
	I.2.3	Embarcaciones menores	\$ 0,20	M. Esloza/Día o Fracción	Naves inferiores a 80 Metros Esloza
	I.2.4	Abarloadas o Perpendiculares al Muelles	US. \$	65% de I.2.1 ó I.2.2	
	I.3	USO DE FONDEADEROS POR LAS NAVES			
	I.3.1	Naves en operaciones comerciales	\$ 1,70	M. Esloza/Día o Fracción	
	I.3.2	Naves en operaciones no comerciales	\$ 1,00	M. Esloza/Día o Fracción	
II.	TARIFAS ESPECIFICAS				
	II.1	REMOLCADORES			
	II.1.1	Uso de facilidades por remolcador	\$ 180,00	Por cada maniobra	
	II.2	PRACTICAJE			
	II.2.1	Uso de facilidades por Prácticos	\$ 180,00	Por cada maniobra	

Elaborado por: Departamento de Servicio al Cliente de APE

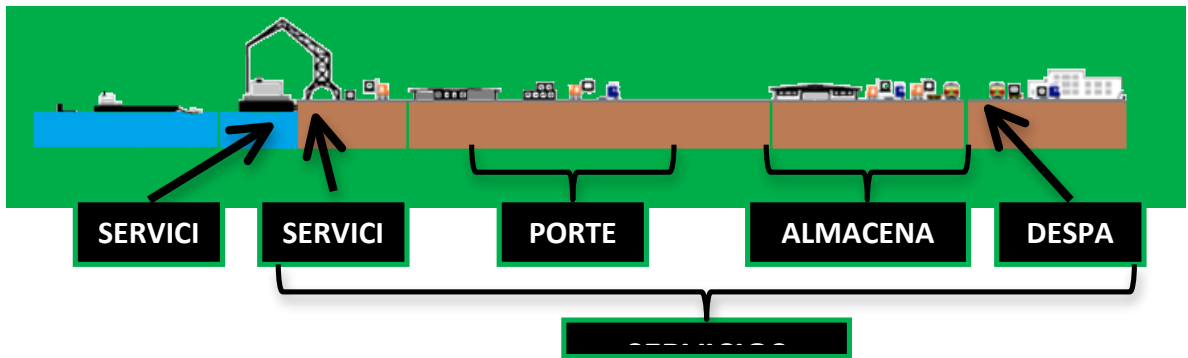
Fuente: Departamento de Servicio al Cliente de APE

Las naves esperan ser atendidas lo antes posible, sin demora alguna, dado que esto es un ahorro en costos y a su vez un atractivo para el puerto comercial de Esmeraldas, debido a que, si no hay disponibilidad de muelle, estas tienen que estar en Stand By en la zona de fondeadero, generando costos adicionales desde la espera en el fondeadero hasta el tiempo de permanencia en los muelles. Por otra parte, al no haber el espacio necesario en los muelles no se pueden operar todas las bodegas satisfactoriamente, y aumenta tiempo y costos al tener que movilizar la nave por las bodegas en las que no se pudo operar.

4.6 COMPONENTES DE SERVICIO

La estructura que debería estar contemplada en el tarifario, a excepción de la descarga o carga hacia buque, actividad ejercida por OPC'S, es la siguiente:

FIGURA No. 2



✓ Componentes de servicio a las naves

Uso de facilidades de acceso por las naves

- Se devenga por la puesta a disposición de las facilidades y canales de acceso, para todas las naves que ingresan al Puerto de Esmeraldas, su importe será cancelado por la Agencia Naviera que represente al buque en operación

Uso de muelle por las naves

- Se devenga por la puesta a disposición de los sitios de atraque y la infraestructura que posibilitan la estadía y operación de los buques en el puerto, de acuerdo a lo establecido en el tarifario y será cancelada por la Agencia Naviera que representa al buque en operación.

Uso de fondeaderos por las naves

- Se devenga por la utilización de las zonas destinadas por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas para fondeo de buques, estén o no realizando operaciones comerciales y será cancelada por la Agencia Naviera que representa al buque en operación.

Remolcadores

- Se devenga por la puesta a disposición del Operador Portuario de Buques, matriculado en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que autorizado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas presta servicio de Remolcaje de la infraestructura y facilidades para que brinde sus servicios a los buques en el puerto.

Practicaje

- Se devenga por la puesta a disposición del Operador Portuario de Buques, matriculado en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que autorizado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas presta servicio de Practicaje, de la infraestructura y facilidades para que brinde sus servicios de asesoramiento a los buques.

✓ Componentes de servicio a la carga

Uso de las infraestructuras portuarias por las cargas

- Se devenga por la puesta a disposición de las cargas de embarque o desembarque de toda la infraestructura, instalaciones y facilidades portuarias que permiten su movilización (incluye en su caso accesos terrestres y las vías internas de circulación) y será cancelada por la Agencia Naviera que representa al buque en operación, dicha tarifa debería de eliminarse y transferir los valores a otras tasas, aquí el cliente no está pagando por un servicio prestado, es solo un derecho de piso que el cliente paga.

✓ Componentes de porteo

Porteo

- Se considerarán movimientos de carga general, contenedorizada, granel líquido y sólida, vehículos y maquinarias que se movilizan con equipos propios de la empresa prestadora

de servicio desde el muelle hacia la zona de almacenamiento o viceversa, siempre dentro de las instalaciones portuarias

✓ **Componentes de servicio a la carga almacenamiento**

Uso de zonas de almacenamiento

- Se devenga por la puesta a disposición de las bodegas o patios, bajo la administración directa de la APE, para el depósito de las cargas, desde su recepción hasta su despacho por esta Entidad, manteniéndolas seguras al resguardo de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

✓ **Componentes de servicio de despacho y recepción de carga**

Corresponde a los servicios de recepción de la carga de exportación y de despacho de la de importación en las instalaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

✓ **Componentes de servicio especiales**

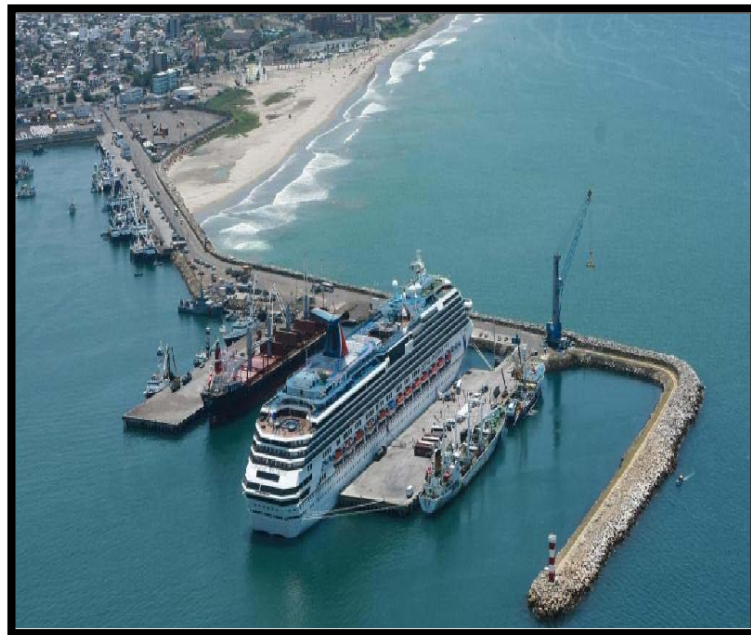
- Servicios de equipos, maquinarias y accesorios
- Consolidación y desconsolidación de carga
- Inspecciones antinarcóticos
- Pesaje
- Cuadrilla
- Abastecimiento de combustible, agua potable y servicio eléctrico
- Trinca, etc.

4.7 CARACTERISTICAS DE OTROS PUERTOS DEL ECUADOR

En el Ecuador existen cuatro Puertos Estatales, incluyendo el de Esmeraldas, los otros tres se detallan a continuación:

- *Puerto de Manta*

FOTO No. 6



La Autoridad Portuaria de Manta se encuentra localizada en la provincia de Manabí, a 25 millas de la ruta internacional y su acceso es directo. El área donde se encuentran los muelles está protegida por un rompeolas de abrigo, de siete metros de ancho y aproximadamente 1.600 metros de longitud, que sirve además de calzada para el tráfico de vehículos.

FOTO No. 7



Es un puerto abierto al mar, no tiene canales de ingreso, la entrada es todo el mar.

En cuanto a la profundidad del agua, tiene calado para recibir sin ningún problema barcos de hasta 50 mil toneladas, una profundidad de 12 a 13 metros, en estos momentos se puede recibir un portacontenedor de 2 a 3 mil contenedores. (Manta Ecuador,2012)

El 29% de los buques arribados a este puerto son de esloras entre 150 y 200m, con calado entre 8.2 y 9 metros. Los buques de graneles sólidos son los que más se movilizan en el puerto de Manta, representando el 39.7% del total de naves. Durante el transcurso del año 2012 arribaron a este puerto 378 naves.

En este puerto arriban y zarpan las siguientes Agencias Navieras detalladas a continuación de acuerdo al tipo de carga:

TABLA No. 11
IMPORTACIÓN PUERTO DE MANTA

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
TRANSOCEANICA CIA LTDA	19.268		196.118	85.525	300.911
ATLASMARINE S.A	1.489		169.854	9.613	180.956
NAVIERA MARNIZAM S.A.	14		85.192		85.206
SOCIEPORT CIA. LTDA.	571		36.234	26.651	63.456
INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.	42.239				42.239
B.O.W. S.A.			23.210		23.210
NOE SHIPPING AGENCY CIA. LTDA.			7.061		7.061
MARGLOBAL S.A		3.875			3.875
TOTAL	63.581	3.875	517.669	121.789	706.914
% PARTICIPACIÓN	9,0%	0,5%	73,2%	17,2%	100,0%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

TABLA NO. 12
EXPORTACIÓN PUERTO DE MANTA

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

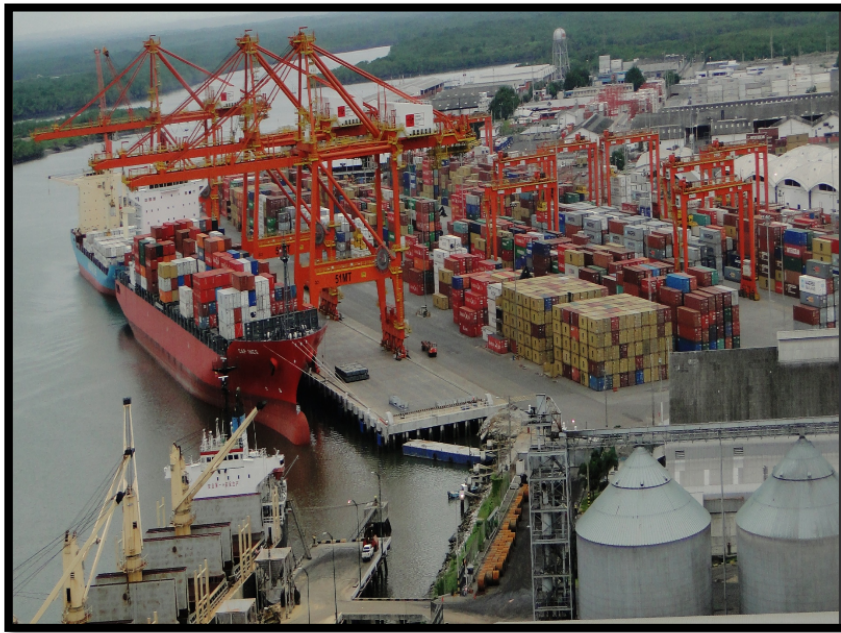
AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.	28			22.347	22.375
SOCIEPORT CIA. LTDA.			464	10.438	10.902
TRANSOCEANICA CIA LTDA				7.596	7.596
ATLASMARINE S.A				7.264	7.264
MARGLOBAL S.A	10	5.938			5.948
NOE SHIPPING AGENCY CIA. LTDA.			558		558
TOTAL	38	5.938	1.022	47.645	54.643
% PARTICIPACIÓN	0,1%	10,9%	1,9%	87,2%	100,0%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

- *Puerto de Guayaquil*

FOTO No. 8



El Puerto Marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar denominado Estero Salado, a diez kilómetros al sur de la ciudad de Guayaquil, principal centro del comercio del Ecuador, a una latitud $2^{\circ}16'51''$ S y Longitud $79^{\circ}54'49''$ O

El acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través del canal de acceso que tiene una longitud de 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia del estuario (40,2 millas náuticas)

El Puerto de Guayaquil, es un puerto de modalidad “Land Lord” quien tiene bajo concesión la Terminal de Gráneles/Multipropósito y las Terminales de Contenedores/Multipropósito.

La Terminal Granelera fue concesionada el 27 de abril de 1999 a la sociedad **Andipuerto Guayaquil S.A.**, este contrato de concesión de ocupación y uso de la Terminal tiene un plazo de 20 años. Y cuenta con lo siguiente:

- ✓ 155 metros de Muelle para un puesto de atraque
- ✓ 7 Cucharas hidráulicas con capacidad de 6,10 y 12m³.
- ✓ 4 Cucharas Mecánicas.
- ✓ 5 Tolvas de 40 m³ cada una.
- ✓ 8 cabezales Ottawas de 32 Ton.
- ✓ 5 Bañeras – Volquetas.
- ✓ 6 Plataformas de 40 pies.
- ✓ 2 Succionadora neumática.
- ✓ 14 Auto elevadores desde 3 a 25 Tons.
- ✓ 4 Clamps de 3,5 Ton.
- ✓ 4 Elevadores portátiles.
- ✓ 5 Cargadores frontales.
- ✓ 5 Mini cargadores.
- ✓ 4 Tractores.
- ✓ 8 Ensacadoras
- ✓ 5 Básculas.
- ✓ 11 Bodegas Multipropósito.
- ✓ Tanques Metálicos para gráneles: 3 de 3,200 toneladas y 1 de 240 toneladas
- ✓ Silos Metálicos para gráneles sólidos: 3 de 6,000 toneladas y 2 de 450 toneladas

Por otro lado, el 31 de Mayo del 2007 se suscribió el Contrato de Concesión de Servicio Público en las Terminales de Contenedores y Multipropósito por un periodo de 20 años con la sociedad concesionaria CONTECON GUAYAQUIL S.A., la misma que inicio sus operaciones el 1 de Agosto del mismo año. Las terminales de contenedores y multipropósito cuentan con:

- ✓ 1,625 metros de muelle, con 9 puestos de atraque: 4 en la terminal de contenedores y
- ✓ 5 en la terminal multipropósito
- ✓ 90 metros de muelle para remolcadores
- ✓ 3 Grúas de muelle móviles de 100 ton
- ✓ 3 Grúas de pórticos sobre riel
- ✓ 12 Grúas RTG de 41 ton
- ✓ 15 Reachstackers de 45 ton
- ✓ 4 SideLifter de 8 ton
- ✓ 41 Chasis de patio

- ✓ 37 Tractores de patio
- ✓ 40 Autoelevadores
- ✓ Patios No.1,2,3,8,300,600,700 para carga contenedorizada
- ✓ Patios No. 9 y 500 para Banano
- ✓ Bodegas No. 7 y 8 para carga general
- ✓ Galón entre bodega N°7 y 8 para consolidación y desconsolidación
- ✓ Bodegas No. 4,5,6,41,42,51 y 52 de multipropósito
- ✓ Bodegas No. 61,62,63,64,65 y 66 para banano
- ✓ 3 Bodegas para carga peligrosa
- ✓ 2,912 Tomas para contenedores refrigerados

El 73.9% de los buques arribados a este puerto son de esloras entre 150 y 250m, con calado entre 8.2 y 9.76 m. Los buques de carga mixta son los que más se movilizan en los puertos de Guayaquil, representando el 42.6% del total de naves, seguido de los containeros con un 29.3%. Durante el transcurso del año 2012 arribaron a este puerto 984 naves, distribuidos entre los dos concesionarios.

TABLA No. 13
BUQUES ARRIBADOS A MUELLES DE ACUERDO AL CONCESIONARIO DE LA APG

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

MESES	BUQUES CONTECON	BUQUES ANDIPUERTO	TOTAL
ENERO	89	8	97
FEBRERO	76	6	82
MARZO	81	8	89
ABRIL	66	9	75
MAYO	85	7	92
JUNIO	68	10	78
JULIO	72	10	82
AGOSTO	68	9	77
SEPTIEMBRE	69	6	75
OCTUBRE	62	5	67
NOVIEMBRE	67	12	79
DICIEMBRE	79	12	91
TOTAL	882	102	984

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

En este puerto arriban y zarpan las siguientes Agencias Navieras detalladas a continuación de acuerdo al tipo de carga:

TABLA No 14
IMPORTACIÓN PUERTO DE GUAYAQUIL

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
ANDINAVE S.A.	301.316	1	1.374.490	18.957	1.694.764
MAERSK DEL ECUADOR C.A.	0	915.275	0	0	915.275
HAMBURG SUD ECUADOR S. A.	50	671.324	0	0	671.375
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	0	666.748	0	0	666.748
TRANSOCEANICA CIA.LTDA.	11.387	600.587	0	0	611.974
AGENCIA MARITIMA MARGLOBAL	56.550	289.221	0	0	345.772
GREENANDES ECUADOR S.A.	1	219.337	0	0	219.338
TERMINAVES AGENCIA MARITIMA S.A.-TAMSA	9.199	127.223	0	0	136.422
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A. - REMAR	51.397	39.781	22.396	0	113.574
AGENCIAS Y REPRESENTACIONES INVESTAMAR S.A.	26.615	0	68.112	0	94.727
TBS AGENCIA TECNICO MARITIMA TECNISEA CIA.LTDA.	82.124	120	3.150	0	85.394
GENERAL MARINE SERVICES,GEMAR S.A.	0	67.695	0	0	67.695
AGENCIA DE VAPORES INTERNACIONALES S.A	1.743	49.288	0	0	51.031
INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.I.S.S.GRUPO	32.824	17.253	0	0	50.077
NAVESUR C. LTDA.	9.463	32.095	0	0	41.557
TRANSPORTE Y REPRESENTACIONES INTERNACIONALES TRADINTER S.A.	23.476	3.792	11.500	0	38.769
NAVIERA DEL SUR S.A. NAVISUR	0	31.476	0	0	31.476
ATLASMARINE S.A.	27.979	0	0	0	27.979
ANDITRADE S.A.	14.549	0	4.200	0	18.749
BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.	13.000	0	0	0	13.000
PORMAR TRANSPORTES PORMAR S.A.	4.222	0	0	0	4.222
AMERICAN CORPORATION AMEMASA S.A.	2.696	48	0	0	2.744
NAVIERA DE SERVICIOS MARITIMOS NAVESMAR S.A.	1.174	0	0	0	1.174
MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A.	1	89	0	0	90
IAN TAYLOR ECUADOR C.A.	41	0	0	0	41
ANDINAVE S.A.	0	0	0	0	0
TOTAL	669.807	3.731.354	1.483.849	18.957	5.903.967
% PARTICIPACIÓN	11,3%	63,2%	25,1%	0,3%	100,0%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

TABLA No 15
EXPORTACIÓN PUERTO DE GUAYAQUIL

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
MAERSK DEL ECUADOR C.A.	0	1.494.553	0	0	1.494.553
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	0	946.446	0	0	946.446
GREENANDES ECUADOR S.A.	0	505.941	0	0	505.941
TRANSOCEANICA CIA.LTDA.	0	406.013	0	0	406.013
AGENCIA DE VAPORES INTERNACIONALES S.A	241.853	152.457	0	0	394.310
HAMBURG SUD ECUADOR S. A.	0	323.750	0	0	323.750
AGENCIA MARITIMA MARGLOBAL	65.732	150.051	0	0	215.783
INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.I.S.S.GRUPO	73.576	98.578	0	0	172.153
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A. - REMAR	51.204	119.601	0	0	170.805
MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A.	109.776	20.268	0	0	130.045
TERMINAVES AGENCIA MARITIMA S.A.-TAMSA	83	67.286	0	0	67.369
NAVESUR C. LTDA.	7	31.437	0	0	31.445
BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.	28.557	483	0	0	29.040
DELCAMPOSHIPPING AGENCIA NAVIERA S.A	27.077	1.451	51	0	28.579
GENERAL MARINE SERVICES,GEMAR S.A.	0	18.866	0	0	18.866
SNORKEL S.A.	9.378	757	0	0	10.135
NAVIERA DEL SUR S.A. NAVISUR	0	8.070	0	0	8.070
CITIKOLD S.A.	4.264	921	0	0	5.185
TRANSPORTE Y REPRESENTACIONES INTERNACIONALES TRADINTER S.A.	416	604	0	0	1.021
AGENCIAS Y REPRESENTACIONES INVESTAMAR S.A.	0	0	0	793	793
ATLASMARINE S.A.	65	0	0	0	65
IAN TAYLOR ECUADOR C.A.	25	0	0	0	25
ANDINAVE S.A.	8	0	0	0	8
TOTAL	612.020	4.347.535	51	793	4.960.400
% PARTICIPACIÓN	12,3%	87,6%	0,0%	0,0%	100,0%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

- *Puerto de Puerto Bolívar*

FOTO No. 9



La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se encuentra localizada en el borde Este del estero SantaRosa frente a la isla Jambelí, cuenta con instalaciones portuarias modernas, diseñadas para buques de hasta 50.000 toneladas de peso muerto y 9.1 metros de calado.

Existen actualmente 4 muelles construidos

- ✓ Muelle de Espigón con 11.50 m de calado, 255 m de largo y 30 m. de ancho.
 - ✓ Muelle Marginal con 10.50 m de calado, 356 m de largo y 23.8 m. de ancho.
 - ✓ Muelle de cabotaje
 - ✓ Antiguo Muelle de Cabotaje
 - ✓ En la actualidad se está construyendo el Muelle 5 con 12.50 m de calado
- Su estratégica posición, le permite estar a solamente 13 millas de las rutas de tráfico internacional, cerca del Canal de Panamá que comunica al resto del mundo.

Cuenta con 287 tomas eléctricas, en el futuro se implementarán 600 tomas eléctricas.

TABLA No 16

BODEGAS PARA PALETIZADO	BODEGAS PARA ALMACENAJE DE MERCADERÍA	PATIOS PARA CONTENEDORES	SERVICIO DE BASCULA
<ul style="list-style-type: none"> • Bodega #1 • Bodega #2 • Bodega #3 • Bodega #4 • Bodega #8 • Bodega #9 • Bodega #10 • Bodega #11 	<ul style="list-style-type: none"> • Bodega #5 • Bodega #6 • Bodega #7 • Bodega #12 • Bodega #13 	<ul style="list-style-type: none"> • Patio # 1 • Patio # 2 • Patio # 4 • Patio # 6 	<p>Av. El Oro: 3 Basculas de Ingreso y 2 Basculas de salida</p> <p>Av. Heroes del 41: 1 Báscula.</p>

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

El 51.1% de los buques arribados a este puerto son de esloras entre 150 y 200m, con calado entre 8.2 y 9 m. Los buques bananeros son los que más se movilizan en el puerto de Puerto Bolívar, representando el 85.8% del total de los naves. Durante el transcurso del año 2012 arribaron a este puerto 381 naves.

En este puerto arriban y zarpan las siguientes Agencias Navieras detalladas a continuación de acuerdo al tipo de carga:

TABLA No. 17
IMPORTACIÓN PUERTO BOLIVAR

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.	78.235	2.314			80.549
MARITIMA GLOBAL S.A. MARGLOBAL	4.057	16.989			21.046
T.M.T.TRANSPORTES MARITIMOS Y TERRESTRES	11.410	162			11.572
REMAR REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A.	2.999	43			3.042
NAVIERA LATINOAMERICANA NAVELAT S.A.	2.378	303			2.681
DEL CAMPO SHIPPING AGENCIA NAVIERA JULIO DEL CAMPO	2.016				2.016
TOTAL	101.095	19.811	0	0	120.906
% PARTICIPACIÓN	83,6%	16,4%	0,0%	0,0%	100,0%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

TABLA No. 18
EXPORTACIÓN PUERTO BOLIVAR

(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
MARITIMA GLOBAL S.A. MARGLOBAL	517.122	155.615			672.737
NAVIERA LATINOAMERICANA NAVELAT S.A.	225.626	39.396			265.022
T.M.T.TRANSPORTES MARITIMOS Y TERRESTRES	246.055	768			246.823
MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A.	187.978	5.100			193.078
DEL CAMPO SHIPPING AGENCIA NAVIERA JULIO DEL CAMPO	139.322	11.525			150.847
AGENCIA DE VAPORES INTERNACIONALES S.A. AGVAPINSA	7.937	5.781			13.718
REMAR "REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A.	9.903	2.155			12.058
TOTAL	1.338.774	220.340	0	0	1.559.114
% PARTICIPACIÓN	85,9%	14,1%	0,0%	0,0%	100,0%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

4.8 ESPECIALIZACIÓN DE LOS PUERTOS EN EL ECUADOR

En la actualidad existen distintos tipos de modelos de gestión que aplican los puertos públicos y privados a nivel nacional, y dado que son factores estratégicos dentro del comercio internacional, el Gobierno Ecuatoriano pretende especializar los puertos del

país de acuerdo a la especialidad y tipo de carga que han venido operando durante los últimos 10 años. Los puertos buscan especializarse en determinados tipos de tráfico de acuerdo a los requerimientos de la demanda y según el ámbito competitivo en el que se desenvuelven, para que de esta manera exista una mejor distribución de los ingresos de cada puerto y un mayor aprovechamiento de cada uno de ellos, así lo explica Manuel Guerrero en el Diario El Ciudadano donde manifiesta que

“La preocupación del Régimen por mejorar y especializar los puertos es porque son competencia del Estado y no de municipios. De ahí también que la intención es que la Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC) deje de estar centralizada y se ubique en Esmeraldas, para que los pobladores de esta provincia sean los beneficiados por todo el crudo que sale de este lugar.

El Gobierno Nacional trabaja para mejorar el Sistema Portuario del Ecuador. El desarrollo de esta área es clave para apuntalar la matriz productiva del país.

Actualmente, en el país existen cuatro puertos marítimos, todos ellos bajo la competencia del Estado, como lo dispone la Constitución de la República. Estos son: el de Esmeraldas, que mueve 30 millones de toneladas de carga; el de Manta con 3 millones; el de Guayaquil, 22 millones y el de Puerto Bolívar con 3 millones de toneladas de carga. El de Esmeraldas tiene el mayor porcentaje por el envío de barriles de petróleo.

Para mejorar estas cifras el Gobierno apunta a la construcción de un nuevo puerto marítimo para la ciudad de Guayaquil. Es por eso que ya se realizan los estudios desde Posorja hasta Chandui, donde existen aguas profundas y así obtener la mejor ubicación. La intención es incrementar de 22 a 50 millones de toneladas de carga al actual puerto.

Similar cantidad de carga se planea proyectar en los puertos de Manta y Esmeraldas, dejando a Puerto Bolívar con una especialización para recibir frutas y Esmeraldas en automóviles”

4.9 GIGANTISMO DE BUQUES

La revolución tecnológica del contenedor y el desarrollo del intermodalismo, ha dado lugar a una de las tendencias más significativas en el transporte marítimo internacional actual. Se trata del acelerado crecimiento del tamaño y la capacidad de carga de los buques. Dado que en el transporte marítimo internacional, las economías de escala y la velocidad con que circulan las mercancías y los equipos de transporte son elementos muy importantes, era predecible esperar que el dinamismo del contenedor empujara un cambio tecnológico en las características de los buques. Es por ello que se tiende hoy en día a la ampliación de los muelles, puesto que ello permitirá ganar prestigio en mercados internacionales.

Ahora bien, la innovación tecnológica no sólo ha tenido impacto en las dimensiones y capacidad de carga de los buques portacontenedores, sino en su velocidad. La rapidez en el movimiento de mercancías agiliza la rotación de capital y fortalece la globalización de la economía. Los buques con mayor velocidad suponen beneficios, tanto para los cargadores, como para las navieras y operadores multimodales. Por una parte, se reducen los costos de inventario en tránsito y se facilita la integración de la producción global. Por otra parte, el incremento de la velocidad de rotación permitiría una utilización intensiva de los buques por parte de las líneas navieras, con lo cual se optimizaría el uso del equipo y se incrementan los ingresos del Puerto Comercial de Esmeraldas.

Así, la nueva tecnología de buques y de manejo de contenedores permite mover más carga en menor tiempo. Cabe señalar que, “los nuevos barcos son mucho más intensivos en capital que los anteriores, pero su operación resulta muy ventajosa porque las estadías en puerto y las necesidades de mano de obra se redujeron drásticamente debido a las mejoras en las técnicas de manejo de la carga” (Izquierdo, 1995: 68). Sin embargo,

a pesar de los grandes niveles de eficiencia en costo que pueden alcanzar las embarcaciones mayores, su productividad física “depende de factores económicos que influyen en la disponibilidad de carga y en la determinación de los mínimos factores de carga que resulten rentables” (Izquierdo, 1995:68). Precisamente, la necesidad de rentabilizar las embarcaciones mayores, mediante altos porcentajes de ocupación y de reducción al mínimo de los espacios vacíos, genera la tendencia hacia la concentración del manejo de contenedores en consorcios marítimos cada vez más grandes.

Es evidente que esta tendencia aumenta y los buques crecen paulatinamente, por lo que los puertos deben estar preparados para recibir buques de grandes tamaños, puesto que si no hacen no podrán ser competitivos y quedarán rezagados ante otros puertos. Es por ello que el puerto de Esmeraldas se ve en la necesidad de ampliar sus muelles para poder competir frente a otros puertos.

Los cambios estructurales del comercio internacional y la evolución del transporte marítimo inciden directamente sobre el crecimiento y la expansión de los puertos. Por ello, es indispensable que se analicen esos aspectos, ya que brindan el marco de referencia bajo el que se vienen llevando a cabo las reformas portuarias en América Latina y el Caribe; y al mismo tiempo, porque constituyen determinantes de su futuro desarrollo.

El comercio exterior ha cobrado una extraordinaria fuerza e importancia en la estrategia de desarrollo de las economías de América Latina y el Caribe. Teniendo en cuenta que cerca del 90 por ciento del comercio de la región se canaliza por vía marítima, el desarrollo de los puertos es, por lo tanto, de significativa relevancia.

Muchos puertos de América Latina deberán atender servicios a buques grandes, pero también deberán seguir atendiendo los alimentadores, de buques más pequeños.

La tendencia hacia el uso de navíos de mayor tamaño es incuestionable, basado en la búsqueda de mayores economías de escala y densidad (rediseño de red persiguiendo efectos de red): grandes operadores prefieren rutas de gran capacidad, bajos costos medios, etc. Sin embargo, los puertos constituyen aún una barrera al escalamiento del tamaño: la mayoría de ellos todavía no están preparados.

CAPITULO V

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE UTILIZACIÓN DE MUELLES DEL PUERTO DE ESMERALDAS

5.1 NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL SEGÚN SU ESLORA, CALADO Y TIPO DE CARGA

La eslora es la dimensión de un barco tomada a su largo, desde la proa hasta la popa.

FIGURA No. 3



- Naves arribadas según su eslora

Del año 2004 al 2006 la mayoría de naves que arribaban oscilaban entre 100,01 y 150m de eslora, y desde el año 2007 al 2012 la mayor parte oscilan entre 150,01 y 200m de eslora, con una tendencia desde el año 2011 al crecimiento en el arribo de naves de entre 200,01 y 250m de eslora.

TABLA No. 19
NAVES ARRIBADAS AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU ESLORA

(Naves en Unidades)
Años: 2004-2012

ESLORA (Metros)	TOTAL DE NAVES ARRIBADAS									PARTICIPACIÓN PORCENTUAL								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Menor a 100 M LOA	32	47	41	46	34	9	6	2	4	18%	25%	17%	18%	12%	4%	3%	1%	1%
Entre 100,01 y 150 M LOA	81	64	101	83	97	93	76	108	126	46%	34%	42%	32%	35%	44%	37%	38%	40%
Entre 150,01 y 200M LOA	63	75	96	128	146	107	126	175	141	36%	40%	40%	50%	53%	51%	61%	61%	45%
Entre 200,01 y 250M LOA	0	0	0	0	0	0	0	2	41	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	13%
Entre 250,01 y 300M LOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Mayor 300,01 M LOA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TOTAL	176	186	238	257	277	209	208	287	312	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

- Naves arribadas según su calado

El calado de un barco o buque es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, con el espesor del casco incluido; en el caso de no estar incluido, se obtendría el *calado de trazado*.

Foto No 10



La mayoría de naves arribadas poseen un calado menor a 8,2 metros, pero en los dos últimos años existe una tendencia a calados mayores a 9,77 metros, por cuanto las naves cada vez son más grandes debido a las economías de escala.

TABLA No. 20
NAVES ARRIBADAS AL PUERTO DE ESMERALDAS SEGÚN SU CALADO

(Naves en Unidades)
Años: 2004-2012

CALADO AL ZARPE (Metros)	TOTAL DE NAVES ARRIBADAS									PARTICIPACIÓN PORCENTUAL								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Menor a 8,2 M	135	140	194	192	187	163	180	228	233	77%	75%	82%	75%	68%	78%	87%	79%	75%
Entre 8,21 y 9 M	25	28	30	54	43	28	16	37	58	14%	15%	13%	21%	16%	13%	8%	13%	19%
Entre 9,01 y 9,76 M	7	13	9	10	39	15	7	11	15	4%	7%	4%	4%	14%	7%	3%	4%	5%
Mayor a 9,77 M	9	5	5	1	8	3	5	11	6	5%	3%	2%	0%	3%	1%	2%	4%	2%
TOTAL	176	186	238	257	277	209	208	287	312	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Elaborado: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

Fuente: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012

De acuerdo al tipo de carga arribada al puerto comercial de Esmeraldas, el promedio mensual de naves de carga general es de trece naves, tres de graneles líquidos, siete de carga containerizada, una de graneles sólidos, y seis de carreros, y el tipo de carga se detalla en la tabla No 12 detallada a continuación, donde se puede observar que en todos los tipos de carga ha habido un incremento de arribo de naves en los últimos tres años:

TABLA No. 21
NAVES

Año	General	Container	granel sólido	granel líquido	Total
2010	124	56	7	19	206
2011	158	92	4	33	287
2012	171	92	9	40	312

Elaborado: Departamento de Operaciones de APE

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

El tipo de carga que más se moviliza por este puerto es la de carga general, por ende hay mayor afluencia de naves con este tipo de carga, que solo en el 2012 representó el

54.8% entre los tipos de naves arribadas, y son estos los que mayor tiempo permanecen en los muelles, es por ello que la congestión se evidencia cada vez más, con una ocurrencia de por lo menos 3 veces al mes.

Esta información fue proporcionada por el Departamento de Operaciones, los cuales son datos informales, ya que no cuentan con un registro histórico, porque no existen datos exactos de ello, pero dialogando con el Jefe de Operaciones de APE, él supo manifestar lo mencionado anteriormente.

5.2 TIEMPO DE PERMANENCIA EN MUELLES

El tiempo que tenga una nave en el muelle le genera costos, por lo tanto buscan siempre permanecer el menor tiempo posible en él; es por ello importante analizar las horas de operación por tipo de carga en el Puerto de Esmeraldas para tener una idea de la congestión que se genera en el mismo, el cual se detalla a continuación:

TABLA NO. 22
RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE CARGA POR HORA EN EL PUERTO DE
ESMERALDAS
En Toneladas Métricas
PRIMER SEMESTRE 2013

PUERTOS		TIPO DE CARGA				TOTAL
		GENERAL	CONTEINERIZADA	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	
ENE	Total Carga	17.130,00	8.342,00	36.742,00	18.621,00	80.835,00
	Horas en Operación	174,00	55,00	102,30	90,13	421,43
	Promedio Ton./Hora	98,45	151,67	359,16	206,60	815,88
FEB	Total Carga	21.107,00	7.732,00	0,00	12.003,00	40.842,00
	Horas en Operación	165,55	59,45	0,00	48,45	273,45
	Promedio Ton./Hora	127,50	130,06	0,00	247,74	505,30
MAR	Total Carga	36.356,00	13.595,00	0,00	20.509,00	70.460,00
	Horas en Operación	326,55	100,40	0,00	76,46	503,41
	Promedio Ton./Hora	111,33	135,41	0,00	268,23	514,97
ABR	Total Carga	20.240,00	9.300,00	0,00	16.122,00	45.662,00
	Horas en Operación	384,24	91,30	0,00	81,45	556,99
	Promedio Ton./Hora	52,68	101,86	0,00	197,94	352,47
MAY	Total Carga	36.393,00	13.780,00	33.749	7.501	91.423,00
	Horas en Operación	250,75	114,15	99,15	40,10	504,15
	Promedio Ton./Hora	145,14	120,72	340,38	187,06	793,30
JUN	Total Carga	26.228,00	12.918,00	0	28.861	68.007,00
	Horas en Operación	207,30	117,12	0,00	149,09	473,51
	Promedio Ton./Hora	126,52	110,30	0,00	193,58	430,40

Elaborado: Departamento de Operaciones de APE

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

TABLA No. 23
RESUMEN DEL TIEMPO DE OPERACIÓN DE LAS NAVES ARRIBADAS POR
HORA EN EL PUERTO DE ESMERALDAS
En Toneladas Métricas
PRIMER SEMESTRE 2013

MESES	NAVES ARRIBADAS	HORAS EN OPERACIÓN	HORAS EN OPERACIÓN PROMEDIO POR NAVE
ENERO	21	421,43	20,07
FEBRERO	18	273,45	15,17
MARZO	25	503,41	20,14
ABRIL	27	556,99	20,63
MAYO	26	504,15	19,39
JUNIO	26	473,51	18,21

Elaborado: Natali Cevallos M.

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

Para las Navieras resulta de suma importancia que sus naves permanezcan el menor tiempo posible en los muelles, dado a que el giro del negocio de estas, es que arriben a los muelles y descarguen lo antes posible, para así poder zarpar a otros puertos y aprovechar al máximo sus economías de escalas. Cada demora extra en los muelles les representan costos mayores, como estadía, que es de aproximadamente \$625 por hora, como lo supo manifestar la Agencia Naviera REMAR y el costo operativo día de un barco en promedio es de alrededor de \$25.000.

En la actualidad en APE, las naves tienen una permanencia mensual en un rango de 273 a 557 horas en muelles, y como se puede observar en la Tabla No 24, uno de los buques que más arriban al puerto de Esmeraldas son los Portacontenedores con permanencia promedio de 89.57 horas al mes, cuyas esloras promedio son de 190 metros, por lo que al momento de llegar cualquier otro buque no puede operar satisfactoriamente, al contar el puerto con tan solo 350 metros de atraque. Así mismo en el caso de los buques de carga general, que son los que mayores horas tienen de operación con esloras promedio

de 170 – 175 metros, al querer ingresar cualquier otro buque le dificulta la operación puesto que son buques con esloras superiores a 190 metros.

TABLA No. 24
NÚMERO Y ESLORA DE LAS NAVES DEL PUERTO DE ESMERALDAS
(MENSUAL)

Tipo de nave	No de naves	Eslora
Portacontenedores	8	190
Carga general	7	170
Carreros	6	200
Graneles sólidos	1	195
Graneles líquidos	5	175 – 185
TOTAL	27	

Elaborado por: Natali Cevallos M.

Fuente: Departamento de Servicio al Cliente de APE

En la actualidad la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, no tiene asignado un muelle específico a una línea naviera en especial, pero por lo general y por ubicación de los patios de almacenamiento de los contenedores llenos y la báscula, el Dpto. de Operaciones da preferencia para que la nave portacontenedores arribe al muelle #2.

De acuerdo a las entrevistas realizadas a los diferentes Operadores de Comercio Exterior, ellos supieron expresar que al puerto comercial de Esmeraldas le urge la ampliación del muelle #3. A continuación se detalla un resumen de la entrevista realizada al Señor Marcos Galarza, Agente Afianzado de Aduanas del Ecuador:

“Necesitamos la ampliación de los muelles, porque prácticamente con los que tenemos ahorita están ya saturados, hay mucha congestión de buques, a algunos les toca esperar días fuera en el área de cuarentena hasta que se descongestione y eso causa retrasos en la

desaduanización y costos adicionales al importador y va a generar un sinnúmero de problemas, congestión dentro del puerto para el despacho de la carga, entonces nosotros al momento de que se haga o se finalicen las obras del nuevo muelle, los beneficios serían más flujo de buques, flujo del despacho de carga, nuevos importadores, más movimiento a nivel de importadores por parte de la sierra buscarían este puerto que les queda más cerca, más ingresos a la provincia, más fuentes de trabajo y otros factores más que influiría la ampliación del muelle. La falta de espacio en los muelles aumenta costos a los importadores al no tener su mercadería a tiempo, el puerto lo que hace simplemente es facturar, les cobran a la navieras y son estas las que se lo aumentan a los importadores, si no se los recargan en esa importación se lo aumentarán en una próxima importación, aumentándoles el valor del flete”

En las distintas entrevistas que se realizaron a los operadores de comercio exterior, se pudo conocer a través de sus opiniones que a los muelles de APE les hace falta espacio, y que por ello provocan dificultades en la realización de las operaciones, puesto que el tráfico marítimo incrementa a un ritmo acelerado y por ende se da la tendencia al aumento de tamaño de las naves en busca de economías de escala.

Hacen referencia a que este problema ocasiona que las naves deban esperar en el fondeadero por falta de espacio, y si logran entrar puede que una parte del buque quede volada y no pueda operar en su totalidad, por lo que se tienen que realizar maniobras adicionales, lo cual genera mayores costos a las navieras, y por ende este costo recae en los clientes.

5.3 UTILIZACIÓN DE MUELLES SEGÚN EL TIPO DE NAVE

El muelle es una obra a la orilla del mar, de un río o en un desnivel de terreno que facilita el embarque o la carga y descarga de barcos. En los muelles del puerto de Esmeraldas arriban aproximadamente 27 naves al mes, distribuidos según los diferentes tipos de carga, así como lo indica la tabla No 25.

TABLA No. 25
NAVES SEGÚN EL TIPO DE CARGA Y SU ESLORA

Tipo de nave	No de naves	Eslora
Portacontenedores	8	190
Carga general	7	170
Carreros	6	200
Graneles sólidos	1	195
Graneles líquidos	5	175 – 185
TOTAL	27	

Elaborado por: Natali Cevallos M.

Fuente: Departamento de Servicio al Cliente de APE

Se puede identificar que las 27 naves promedio que arriban al puerto comercial de Esmeraldas superan los 170 metros de eslora, pero cuando coinciden dos naves fuera del promedio, por mencionar un carrero con un portacontenedores, el muelle queda imposibilitado de atender eficientemente, ya que podría suceder que uno fondee y espere hasta que la otra salga, y/o operen ambas pero con una bodega volada. Entonces todo esto ocasiona congestión en los muelles por la falta de espacio, y al mismo tiempo dificulta las operaciones por las largas horas de permanencia de las naves, generando así costos adicionales, evidenciándose los problemas al momento de la operabilidad de dos naves que arriben simultáneamente con esloras superiores a 175 metros, al no poder operar en todas sus bodegas eficientemente por la falta de espacio.

5.4 PROBLEMAS PRESENTADOS POR FALTA DE MUELLE

De acuerdo a lo manifestado por el Informativo Marítimo Portuario, 08-2013:

“El muelle de Esmeraldas en la actualidad resulta extremadamente pequeño, pues los buques que normalmente recalcan en este Puerto

poseen esloras de 200 metros aproximadamente, lo que permite atender a una sola embarcación a la vez. El área de maniobra dentro de la dársena también resulta muy estrecha debido a la sedimentación que hay en el lugar, por lo que debería pensarse en el dragado”

En el año 1979 cuando se construyó el Puerto de Esmeraldas, se diseñaron los muelles # 2 y # 3 con una dimensión de 350 metros lineales en total por los dos muelles, lo que para esa época era suficiente, ya que permitía el acoderamiento y operación simultánea de dos naves con una eslora promedio de 150 metros cada una, y con una separación entre ellas de 20 metros aproximadamente.

El incremento de la demanda de bienes en el mundo, los mismos que deben ser movilizados vía marítima, ha originado que las navieras deban transportar mayor cantidad de carga en los buques, creando la tendencia mundial en transportar la carga en naves con una eslora mínima entre 175 y 200 m, llegando a buques de última generación con esloras de 400 m, a diferencia de lo que se elaboraban en la época de construcción de los muelles.

Las actuales condiciones de los muelles, está ocasionando la complejidad en las operaciones con naves de esloras mayores a los 150 metros; al realizarse una operación de dos buques, uno de 200 m de eslora y otro de 175, se observa como una parte de un buque queda fuera del borde del muelle, lo que requiere realizar doble maniobra, una para descargar la bodega frente al buque, y dar un giro a la nave para descargar la bodega del otro extremo, todas estas maniobras conllevan riesgos aceptados, que encarecen y retrasan la operación.

FOTO No. 11: MUELLE # 1



FOTO No. 12: MUELLE # 2 Y 3



FOTO No. 13: ZONA DE AMPLIACIÓN CONTINÚA AL MUELLE # 3



El muelle principal, compuesto o denominado por APE, Muelle Dos y Tres cuenta con 350 metros para atracar naves, dada esta limitación de espacio y juntando los nuevos tamaños y dimensiones de las naves, se puede quedar una parte de la nave sin estar asegurada a tierra y se corre el riesgo de que la embarcación sufra daños en su estructura, ya que el movimiento del agua puede ocasionar fricciones, al no estar la nave completamente apoyada en muelle, y este riesgo la mayoría de los capitanes de buque, no están dispuestos a correr por eso deciden esperar la disponibilidad del muelle para atracar.

La desestiba irregular de la carga, por efecto de estar una parte del buque fuera de muelle, también ocasiona riesgos para la estructura de la nave, puesto que la descarga de la mercadería que viene en las bodegas, no se realiza de manera correcta y equitativa, sino que se obliga a descargar únicamente las bodegas a las que se tiene acceso desde muelle, pudiendo perder estabilidad en el buque, lo que ocasiona que el buque se aproe o apope. Corroborando lo manifestado, en la entrevista realizada al Ing. Hugo Escalante, Representante de Ag. REMAR, quien maneja MAERSK, comentó *“el jueves no puede ingresar el buque porque le falta 50 metros al muelle, queda volada una bodega, al siguiente día nos llega otro de 200 metros., que tampoco va a poder*

ingresar y tiene que quedarse en el fondeadero. Ahí vemos la necesidad de ampliar el muelle. Esto se produce una vez al mes es decir 12 veces al año”

Adicional a lo manifestado cuando llegan 2 buques de más de 200 metros de eslora al mismo tiempo, como en el caso de las naves de Maersk que arriban al puerto dos veces por semana, los buques carteros y graneleros, uno de los dos debe esperar en el fondeadero, el tiempo que lleve la operación de carga o descarga de la mercadería de la nave atracada, puesto que es prácticamente imposible atracar otra nave, ya que por el tamaño del buque atracado se ocupa casi el 75% del total del área del muelle.

FOTO No. 14: BUQUES DE 200 Y 180 METROS DE ESLORA EN LOS MUELLES # 2

Y 3



FOTO No. 15: BARCO PARA GRANELES SÓLIDOS, ASTILLAS, LONGITUD PROMEDIO 200 METROS Y 180



FOTO No. 16: BARCO PARA GRANELES SÓLIDOS, CHATARRA, LONGITUD PROMEDIO 175 METROS Y 200



Uno de los problemas que afecta la planificación de ingreso y salida de buques, es sin lugar a dudas, el hecho de que se trabaje con un Reglamento de Operaciones emitido en 1999, el cual en la actualidad resulta obsoleto para la realidad de la terminal portuaria. Han pasado 14 años y esta normativa no ha sido revisada.

Ante este particular, el economista Roberto Córdova, gerente de la APE, explicó que se encuentra en proceso de elaboración de un nuevo reglamento, el mismo que está enfocado a las políticas del Ministerio de Transporte y Obras públicas (MTOB)

5.5 ACTUALES ESCENARIOS DE ACODERAMIENTO DE NAVES AL PUERTO COMERCIAL

En la actualidad existe una diversidad de problemas al momento del arribo de la naves al Puerto Comercial de Esmeraldas, y para demostrar lo mencionado se señalan los escenarios que se presentan en el Puerto, donde se demuestra las dificultades de operación que se generan al momento del arribo consecutivo de dos naves con esloras superiores a 175 metros.

TABLA No. 26
ESCENARIOS DE ACODERAMIENTO DE NAVES

	NAVES	CANTIDAD	LONGITUD NAVE
Escenario 1	Buque de astilla	1	200 metros
	Buque de Tubería	1	175 mt (107 metros dentro de muelle y 68 metros fuera de muelle)
Escenario 2	Buque de contenedores	1	165 metros
	Buque de Carga General	1	120 metros
	Buque de Carga General	1	120 mt (20 metros dentro de muelle y 100 metros fuera)
Escenario 3	Buque Carrero	1	200 metros
	Buque de Tubería	1	175 mt (107 metros dentro de muelle y 68 metros fuera de muelle)

Elaborado por: Natali Cevallos M.

Fuente: Departamento de Operaciones de APE

Todos estos escenarios, tienen un efecto en los costos que deben pagar las navieras por las maniobras adicionales, el tiempo en muelle y fondeadero, el mismo que incluye el trasladado a los importadores o exportadores, que mueven su carga por el puerto de Esmeraldas; esta situación se torna repetitiva por la tendencia internacional de mover la carga en buques de eslora de 175 metros o más, generando el aumento de la frecuencia de naves que arriban al puerto con estas dimensiones, y que coloca al puerto en una desventaja competitiva, frente a los otros puertos del país y países vecinos.

5.6 DIFICULTADES DE LINEAS Y AGENCIAS NAVIERAS

De acuerdo a lo analizado y constatado con las entrevistas realizadas a personas involucradas en el tema y afectadas de manera directa, como el Ing. Hugo Escalante (Representante de Ag. REMAR, que maneja MAERSK), quien mencionó que “*se producen ligeras congestiones cuando llega un barco que pasa los 200mt no puede entrar otro barco de la misma dimensión*”; el puerto Comercial de Esmeraldas al no

tener el espacio necesario para el arribo consecutivo de dos naves con esloras superiores a 175 metros, causa dificultades al realizar las operaciones de carga y descarga de la mercancía.

El Ing. Hugo Escalante añadió que por la falta de espacio en los muelles del Puerto Comercial de Esmeraldas se les originan las siguientes dificultades:

“Nosotros notificamos al puerto que todos los jueves a las 9 am estamos llegando para cumplir con los clientes y el viernes se está embarcando lo que se exporte en el mismo barco, entonces ya a todos los clientes se les avisa; por ejemplo este viernes se les avisa ya para la siguiente semana, entonces a nosotros nos causa problemas si llegamos y hay otro barco ahí, por lo que nos toca esperar y la espera de un barco representa entre \$15000 a \$20000 por día.

Por ejemplo el barco de astillas, un día de espera le vale \$15000, lo cual dividido para las 24 horas nos da un costo total de \$625 por hora. El cobro empieza desde que el barco llega, si no entra a muelle no es problema de quien me lo alquile, es problema mío, entonces yo tengo que asegurar que el barco entre a muelle. Para alquiler hay varias maneras, te pueden decir, si te pasas de tantas horas pagas el día o sino simplemente me pagas por las horas que se hacen, que en este caso son 18 horas para el buque de astillas. Cuando pasa eso se perjudica a cualquiera de las partes, al que lo alquiló o al dueño del barco porque si el barco está parado allá ya no llega a tiempo al siguiente puerto donde debe cargar, entonces se va retrasando, ya este que está en el siguiente puerto tiene que pagar almacenaje adicional porque ud le dijo que llegaba tal día, entonces ingresa la carga ese día pero en el puerto le dan 6 días libres generalmente aquí, en otros puertos no hay ni un día libre, ud paga desde el momento que ingresa, aquí tanto las importaciones como exportaciones tenemos 6 días libres.

Cuando un buque se excede en la estadía en los muelles y debe salir temporalmente para que ingrese el que está en espera, la salida representa los siguientes valores aproximadamente en caso de un buque de contenedores de 200mt de eslora con un TRB de 26860:

- Precio de alquiler por día: \$15000

- Precio de alquiler por hora: \$625
- Remolcador: \$7280 (TRB * tarifa=\$0.28 por ida y vuelta)
- Práctico: \$859 (TRB *tarifi=\$0.032)
- Lancha: \$240
- Amarradores: \$100”

5.7 ESTUDIO REALIZADO POR EL DEPARTAMENTO TÉCNICO DE APE

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas quiere llevar a cabo este proyecto con urgencia por los beneficios que esto representaría para el Puerto Comercial de Esmeraldas, que son evidenciables y proporcionarían un atractivo para las embarcaciones de las Navieras.

Para las Navieras es de suma importancia encontrar Puertos que tengan disponibilidad de muelles para descargar o cargar su mercadería, el negocio de estas es realizar operaciones lo más rápido posible y dirigirse a otro puerto inmediatamente, y adicional a esto que no se generen costos adicionales.

- PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE MUELLES

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas en vista de la necesidad de espacio en sus muelles ha llevado a cabo el proyecto de AMPLIACION DEL MUELLE # 3, Y EL REFORZAMIENTO DE LOS MUELLES # 2 y 3, para mejorar la operación simultánea de buques en el área de la dársena a fin de generar servicios portuarios de calidad, en el cual indican que *“el monto total del proyecto es de USD \$ 10’828.246,03 (diez millones ochocientos veintiocho mil doscientos cuarenta y seis con 03/100 dólares de los Estados Unidos de América), será una estructura típica de 139.5 m de longitud a continuación del muelle 3 existente, y 24.5 m de ancho, entre tierra y agua, entre los ejes primero, frente al mar y cuarto hacia tierra, circulará la grúa pórtico.”*

TABLA No. 27
LÍNEA BASE CONSTRUCCIÓN

Muelle #	2014	
	m2	longitud ml
1	2.401,71	104
2	4.686,03	175
3	8421,465	314,5
Roll On-Roll Off	274,11	18,42
TOTAL	15.783,32	611,92

Elaborado por: Departamento Técnico de APE

Fuente: Departamento Técnico de APE

TABLA No. 28
CUADRO DE INVERSIÓN

COMPONENTE	MONTO	
COMPONENTE 1: Ampliación de muelle # 3		5.998.266,27
ACTIVIDADES		
1.1. TRABAJOS INICIALES	5.092,50	
1.2 RECONFORMACIÓN DEL TALUD Y PROTECCIÓN	28.611,01	
1.3. ESTRUCTURA	4.320.992,99	
1.4. MURO POSTERIOR DE MUELLE	107.186,27	
1.5. PAVIMENTO	70.542,36	
1.6. INSTALACIONES GENERALES	1.017.744,35	
1.7. TRABAJOS FINALES	3.780,78	
1.8. IMPREVISTOS	166.618,51	
1.9. FISCALIZACION	277.697,51	
COMPONENTE 2: Reforzar los muelles # 2 y 3		4.829.979,76
ACTIVIDADES		
2.1. TRABAJOS INICIALES	5.092,50	
2.2. PREPARACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PILOTE	181.987,56	
2.3. ESTRUCTURA	3.944.328,72	
2.4. MURO POSTERIOR DE MUELLE	101.330,93	
2.5. REFORZAMIENTO DE PILOTES POSTERIORES	134.573,82	
2.6. INSTALACIONES GENERALES	100.664,46	
2.7. TRABAJOS FINALES	4.225,50	
2.8. IMPREVISTOS	134.166,10	
2.9. FISCALIZACIÓN	223.610,17	
TOTAL		10.828.246,03

Elaborado por: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

5.8 BENEFICIOS DE LA AMPLIACIÓN DEL MUELLE EN APE

La ampliación del muelle está orientada a mejorar las condiciones operacionales dentro de la dársena del puerto comercial, ampliando la capacidad para operaciones simultáneas de naves, y mejorando el nivel de servicio a los clientes y usuarios del Puerto comercial de Esmeraldas, se constituyen como beneficiarios directos del proyecto las navieras, transportistas, armadores y consignatarios de mercaderías; se reconocen como beneficiarios indirectos los consumidores de la carga que se opera por el puerto de Esmeraldas. Es decir se pretende dar facilidades para optimizar las actividades portuarias con el objetivo principal de tener una capacidad asegurada para atender una mayor cantidad de buques y con nuevas características de carga y tamaño,

los cuales han cambiado según el desarrollo mundial del transporte y del incremento del comercio internacional

El tipo de inversión que se pretende realizar en las instalaciones del puerto comercial, no tiene la finalidad de generar una rentabilidad adicional o incrementar los ingresos de Autoridad Portuaria, su finalidad es desarrollar la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, logrando el bienestar de los usuarios a través de la disminución del tiempo de espera de las naves, lo que implica una reducción en los costos de fletamento para las navieras, transportistas, armadores y consignatarios de las mercancías. Así de esta manera, en un futuro se podría convertir en uno de los puertos del Ecuador más atractivos para las Líneas Navieras.

La ampliación del muelle #3 pretende incrementar la capacidad del puerto para acoger embarcaciones y poder sostener el nivel de carga que podría incrementar en los próximos años.

En todo lo mencionado anteriormente se refleja la finalidad de la ampliación, que obtiene la eficiencia en la prestación de los servicios y logra el beneficio para los usuarios.

Se puede medir la descongestión en las instalaciones portuarias, y ver que los usuarios tendrían beneficios económicos (ahorros) al transportar su mercadería por el puerto de Esmeraldas, tanto para las navieras, transportistas, armadores y consignatarios de mercaderías.

Entre los resultados e impactos que generará el proyecto una vez concluido tenemos:

- ✓ Reducción del congestionamiento de naves en el Puerto Comercial de Esmeraldas.
- ✓ Las naves se operaran amarradas en toda su estructura dentro del muelle.
- ✓ Operaciones de descarga más ágiles y cómodas. Se elimina el riesgo de que la estructura de nave sufra daños.
- ✓ Incremento de la capacidad operativa del muelle.

5.9 BENEFICIOS FINANCIEROS PARA LAS NAVIERAS QUE UTILIZAN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

TABLA No. 29

TARIFAS QUE COBRA APE A LAS NAVES EN OPERACIONES COMERCIALES		
USO DE FACILIDADES DE ACCESO POR LAS NAVES	EN USD \$	UNIDAD
Uso de canal de acceso	\$ 0,12	TRB
USO DE MUELLE POR LAS NAVES		
Buques: Graneleros, Roll on-Roll off o de Carga General	\$ 0,45	M. Eslora/Hora o Fracción
Buques Portacontenedores	\$ 0,35	M. Eslora/Hora o Fracción
USO DE FONDEADEROS POR LAS NAVES		
Naves en operaciones comerciales	\$ 1,70	M. Eslora/Día o Fracción

Elaborado por: Departamento de Atención al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Atención al Cliente de APE

TABLA No. 30

COSTO PARA LAS NAVIERAS DE FONDEAR EN APE TRIMESTRALEMENTE							
TIPO DE NAVES	TIPO DE CARGA	PROMEDIO TRIMESTRAL NAVES MENSUAL DE FONDEO	DÍAS PROMEDIO FONDEADOS	TRB PROMEDIO	ESLORA PROMEDIO	TARIFA FONDEADERO	COSTO TOTAL PARA LA LÍNEA NAVIERA
CARRERO	VEHÍCULOS Y MAQUINARIAS	4	1	55.000	200	\$ 1,70	\$ 1.360,00
CARGA GENERAL	TUBERÍA, CAJONERÍA, ALMABRÓN, MÁQUINAS, ETC	1	1	30.000	180	\$ 1,70	\$ 306,00
GRANEL LÍQUIDO	ACEITE DE PALMA AFRICANA, ESTERINA Y PALMISTE	1	1	16.000	150	\$ 1,70	\$ 255,00
GRANEL SÓLIDO	CHATARRA, CARBÓN, ASTILLA, YESO	2	2	38.000	195	\$ 1,70	\$ 1.326,00
PORTACONTEDORES	CONTENEDORES DE 20 Y 40 PIES	2	2	26.000	209	\$ 1,70	\$ 1.421,20
							\$ 4.668,20

Elaborado por: Departamento de Atención al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Atención al Cliente de APE

TABLA NO. 31

COSTO OPERATIVO DÍA DE NAVES EN ÁREAS DE FONDE Y DRIFTING (ALGARETE)			
TIPO DE NAVES	COSTO OPERATIVO DÍA	EVENTOS TRIMESTRALES	TOTAL
CARRERO	\$ 20.000,00	4	\$ 80.000,00
CARGA GENERAL	\$ 15.000,00	1	\$ 15.000,00
GRANEL LÍQUIDO	\$ 13.000,00	1	\$ 13.000,00
GRANEL SÓLIDO	\$ 20.000,00	2	\$ 40.000,00
PORTACONTEDORES	\$ 16.000,00	2	\$ 32.000,00
			\$ 180.000,00

Elaborado por: Departamento de Atención al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Atención al Cliente de APE

TABLA NO. 32

MOVIMIENTO DE NAVES EN MUELLES DE APE POR ACOMODAMIENTO DE BODEGAS POR FALTA DE MUELLE (ANUALMENTE)				
TIPO DE NAVES	COSTO DE USO DE REMOLCADORES	COSTO DE PRÁCTICO	EVENTOS	TOTAL
CARRERO	\$ 3.500,00	\$ 1.000,00	2	\$ 9.000,00
CARGA GENERAL	\$ 2.800,00	\$ 1.000,00	1	\$ 3.800,00
GRANEL LÍQUIDO	\$ 2.400,00	\$ 1.000,00	0	
GRANEL SÓLIDO	\$ 3.500,00	\$ 1.500,00	1	\$ 5.000,00
PORTACONTEDORES	\$ 3.000,00	\$ 1.400,00	0	
				\$ 17.800,00

Elaborado por: Departamento de Atención al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Atención al Cliente de APE

TABLA NO. 33

COSTO ANUAL PARA LAS NAVIERAS DE NO PODER OPERAR EN LOS MUELLES DE APE				
TIPO DE NAVES	POR FONDEAR	COSTO OPERATIVO	MANIOBRA ADICIONAL EN MUELLES DE APE	TOTAL
CARRERO	\$ 5.440,00	\$ 320.000,00	\$ 9.000,00	\$ 325.440,00
CARGA GENERAL	\$ 1.224,00	\$ 60.000,00	\$ 3.800,00	\$ 61.224,00
GRANEL LÍQUIDO	\$ 1.020,00	\$ 52.000,00		\$ 53.020,00
GRANEL SÓLIDO	\$ 5.304,00	\$ 160.000,00	\$ 5.000,00	\$ 165.304,00
PORTACONTEDORES	\$ 5.684,80	\$ 128.000,00		\$ 133.684,80
				\$ 738.672,80

Elaborado por: Departamento de Atención al Cliente de APE

Fuente: Departamento de Atención al Cliente de APE

Todos estos datos fueron proporcionados por el Departamento de Atención al Cliente, los cuales se tomaron trimestralmente de acuerdo a los datos vigentes durante los dos últimos años de operación en el puerto comercial de Esmeraldas.

El costo promedio anual de operación de las naves al arribar en el Puerto Comercial de Esmeraldas es de aproximadamente \$738.672,80 , con lo cual APE podría realizar la ampliación del muelle y evitarle tantos costos adicionales a las Agencias y Líneas Navieras, las cuales podrían preferir otros puertos si este problema continua.

Adicional a esto hay que considerar los eventos de las naves que no pueden llegar a tiempo a boya del Canal de Panamá, donde incurren en otros costos no especificados por las Líneas Navieras por sigilo de información.

Este resultado permite demostrar como las Navieras de Esmeraldas ven como una desventaja atracar al Puerto Comercial de Esmeraldas. Si tomamos estos valores y los comparamos con el costo de inversión de la ampliación del muelle (\$5'998.266,27), podemos considerar que es urgente esta obra, esto demuestra una vez más que el Puerto se vuelve más atractivo al dejar de incurrir en estos costos y si tomamos en consideración el crecimiento de naves en APE, esta falta de muelle seguirá afectando,

por lo que podría ocasionar que ya no crezcan en arribos de nave así como volumen de carga, dado que los costos serían más altos para las navieras.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 CONCLUSIONES

- Las Agencias y Líneas Navieras verían más atractivo al Puerto de Esmeraldas al dejar de incurrir en los costos adicionales que pagan en la actualidad, ya que si no se realizan cambios en poco tiempo esto podría ocasionar que ya no crezcan los arribos de naves así como volumen de carga, dado que los costos serían cada vez más altos para las navieras.
- En la actualidad los muelles con los que cuenta el Puerto Comercial de Esmeraldas no son suficientes para operar de manera eficiente dos naves de más de 175 metros de eslora que arriben consecutivamente, dado que parte de sus bodegas se quedan sin operar, retardando la operación y estadía de la nave en muelles de APE, y además los barcos deben hacer maniobras adicionales que tienen un alto costo para las mismas. Es por ello que a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas le urge ampliar el muelle para tener una mayor facilidad de operación en los mismos.
- El estudio que ha realizado la Autoridad Portuaria de Esmeraldas presenta muy buenas características, pero hasta la fecha de hoy no se ha realizado el proyecto de construcción, aun ha quedado en papeles, lo que sigue afectando el atractivo comercial para el mismo.
- Debido a la tendencia mundial del crecimiento del comercio internacional, sobre todo por vía marítima, la capacidad de los barcos seguirá en alza, razón por la

que los puertos ecuatorianos deben de prepararse con nueva infraestructura, por lo que la obra de ampliación del muelle de APE es una necesidad urgente.

- El Puerto Comercial de Esmeraldas goza de una posición envidiable en el continente sudamericano por su acceso directo del océano Pacífico a su dársena y muelles, lo cual es una gran ventaja frente a otros puertos, es por ello que la ampliación del muelle de APE se convierte en un atractivo para nuevas líneas navieras por la capacidad de disponer muelles para atracar y operar.
- Según lo analizado y la información obtenida por los entrevistados, el muelle # 3 se debe ampliar en 139.5 metros, con lo que habría un espacio suficiente de 489.5 metros entre los muelles # 2 y 3.

6.2 RECOMENDACIONES

- APE debe de exigir a los organismos competentes que se dé la aprobación y ejecución de este proyecto, que es de vital importancia para el Puerto Comercial de Esmeraldas, dado a la tendencia creciente de arribos de naves y de mayor envergadura al mismo.
- Se debe ampliar el muelle # 3 de APE, lo cual permitirá que se eliminen ciertos costes extras que se generan a las Líneas Navieras por la falta de muelle y/o operación de la bodega, al evitarlos le dan un atractivo comercial al puerto de Esmeraldas y así también programar de mejor manera las distintas rutas que cubren a nivel mundial.
- Evitar la demora en la descarga de los buques, ya que si se hace repetitiva, las empresas navieras considerarán al puerto de Esmeraldas como congestionado y poco atractivo para arribar en el mismo, por ello subirían las tarifas cada vez más para recuperar los costos adicionales, los cuales se trasladaría posteriormente a los clientes.

- Se debe aprovechar la ubicación geográfica con que goza el puerto de Esmeraldas para promocionarlo como un puerto atractivo al mercado internacional, dado que la ampliación generaría un mayor atractivo a las líneas navieras por tener una mayor disponibilidad para atracar sin fondear, adicional a esto se da el tema de la carga que por su hinterland natural tiene altas posibilidades de crecimiento.
- Junto con la ampliación del muelle 3 se debe realizar el reforzamiento de los muelles 2 y 3 de APE para soportar la instalación de una grúa pórtico, y así mejorar la operación simultánea de buques en el área de la dársena a fin de generar servicios portuarios de calidad.

BIBLIOGRAFÍA

APE, Centro Estadístico. (2012). Evolución anual de carga total de importación y exportación. *Centro Estadístico*. Esmeraldas, Esmeraldas, Ecuador.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (12 de OCTUBRE de 2006). *Acerca de nosotros: Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Recuperado el 4 de OCTUBRE de 2012, de sitio Web de Autoridad Portuaria de Esmeraldas: <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/xampp/joomla/>

Autoridad Portuaria de Manta. (s.f.). *Acerca de nosotros: Autoridad Portuaria de Manta*. Recuperado el 4 de OCTUBRE de 2012, de sitio Web de Autoridad Portuaria de Manta: <http://www.puertodemanta.gob.ec/>

Autoridad Portuaria de Pasajes. (2009). *Acerca de nosotros: Autoridad Portuaria de Pasajes*. Recuperado el 5 de OCTUBRE de 2012, de Sitio Web de Autoridad Portuaria de Pasajes: http://www.puertopasajes.net/archivos/plan_estrategico/pppe-diag-3_2.pdf

Autoridad Portuaria Guayaquil. (2009). *Acerca de nosotros: Autoridad Portuaria Guayaquil*. Recuperado el 4 de OCTUBRE de 2012, de sitio Web de Autoridad Portuaria Guayaquil: <http://www.apg.gob.ec/>

Autoridades portuarias. (2012). *LEY GENERAL DE PUERTOS*. ESMERALDAS.

Centro Estadístico APE. (2012). *Movilización de Carga*. Esmeraldas: APE.

ComercioExterior.com.ec. (2012). *Operadores de Comercio Exterior*. Recuperado el 6 de Octubre de 2012, de sitio web de ComercioExterior.com.ec: <http://comercioexterior.com.ec/qs/content/operadores-de-comercio-exterior>

definicionabc. (2012). *Definición de puerto*. Recuperado el 11 de Diciembre de 2012, de sitio Web definicionabc: <http://www.definicionabc.com/general/puerto.php>

derechoecuador.com. (26 de Diciembre de 2012). *Registro Oficial No 717- Martes 05 de Junio del 2012 Suplemento*. Recuperado el 29 de Diciembre de 2012, de sitio Web derechoecuador.com:

http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7207:registro-oficial-no-717-martes-05-de-junio-del-2012-suplemento&catid=401:junio&Itemid=673

Diario el Nuevo Empresario. (2 de Junio de 2008). *Principales puertos y compañías navieras del Ecuador*. Recuperado el 21 de Octubre de 2012, de sitio Web El Nuevo Empresario:

http://www.elnuevoempresario.com/economia_1353_principales-puertos-y-compaas-navieras-del-ecuador.php

DIRNEA. (2004). *Ley de Aguas*. Recuperado el 5 de Enero de 2012, de sitio Web DIRNEA: http://www.dirnea.org/data/leyes_y_reglamentos/Leyes%20Maritimas%20PDF/LEY%20DE%20AGUAS.pdf

Instituto de Investigaciones Jurídicas. (24 de Enero de 2013). *LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS*. Recuperado el 27 de Enero de 2013, de sitio Web Instituto de Investigaciones Jurídicas: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/tcfed/67.htm>

Ministerio de Transporte y Obras Publicas. (26 de Diciembre de 2012). *Registro Oficial No 717- Martes 05 de Junio del 2012 Suplemento*. Recuperado el 5 de Enero de 2012, de sitio Web [derechoecuador.com](http://www.derechoecuador.com):

http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7207:registro-oficial-no-717-martes-05-de-junio-del-2012-suplemento&catid=401:junio&Itemid=673#116

Portal para los trabajadores del mar. (2012). *Glosario de terminos*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2012, de sitio Web Portal para los trabajadores del mar: http://trabajadoresdelmar-tcm-ugt-a.com/index.php?option=com_glossary&letter=P&id=120

Slideshare. (2012). *Conceptos básicos de Comercio Exterior*. Recuperado el 7 de Noviembre de 2012, de sitio web de Slideshare: <http://www.slideshare.net/bemaguali/conceptos-basicos-comercio-exterior>

Subsecretaría de Puertos y transporte Marítimo y Fluvial. (2012). *Estadísticas de arribo de buques en APE por su eslora del año 2011*. Esmeraldas: APE.

VIAJANDOX. (4 de Febrero de 2008). *Puerto Bolivar*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2012, de Puerto Bolivar: <http://www.viajandox.com/eloro/puerto-bolivar-machala.htm>

ANEXOS





Modelo de Entrevistas

Entrevistado: Ing. Hugo Escalante

Cargo: Representante de Ag. REMAR, quien maneja MAERSK

1 ¿Cómo calificaría la situación actual de los muelles del puerto comercial de Esmeraldas?

Actualmente, muy pequeño. Para el flujo de barcos que tiene el puerto de Esmeraldas actualmente, éste resulta muy pequeño.

2 ¿Qué inconvenientes se les han presentado por la situación actual de los muelles?

Se producen ligeras congestiones cuando llega un barco que pasa los 200 metros no puede entrar otro barco de la misma dimensión.

3 ¿Conoce ud acerca de la ampliación del muelle del puerto?

El tema de la ampliación siempre se lo ha requerido a las autoridades o a los gerentes de turno que se gestione la ampliación del mismo, este actual Gerente nos ha prometido que este año se inicia la ampliación del muelle de 120 metros, que esto solucionaría en parte muchísimos problemas a los buques grandes. Nosotros somos los primeros que peleamos por la ampliación del muelle.

4 ¿Cuántos metros considera ud que deben ampliarse los muelles del puerto para brindar un mejor servicio a las Navieras, que en la actualidad tienen una longitud de 350m entre el muelle 1 y 2?

Lo ideal serían 120 metros de ampliación, con lo que solucionaríamos la entrada de dos buques hasta de 200 metros, sería lo ideal

5 ¿Cuáles piensa ud que serían los beneficios que traería la ampliación de los muelles del puerto?

Los beneficios que traería es que se pueda ofertar el Puerto, porque no es que se construye y de inmediato nos van a venir los barcos, no. Cuando se inicie la construcción ya se tiene que hacer la publicidad que en el puerto de Esmeraldas ya se está ampliando el muelle, y no solamente el muelle sino que también tiene que conllevar la ampliación de los patios para almacenar la carga porque de nada vale tener un muelle más largo si no se tiene un patio donde almacenar la carga.

6 ¿Cree usted que con la ampliación del Muelle en APE podrían llegar nuevas líneas navieras al puerto comercial de Esmeraldas?

Cuando se inicie la construcción del muelle de inmediato se debe hacer la publicidad y comunicar a las líneas navieras de esa nueva bondad que tiene el puerto de Esmeraldas.

7 ¿Qué otros factores considera usted que sería necesario que se incluyan también con la ampliación del muelle en APE?

La ampliación y acomodación de patios adicionales para almacenar, aparentemente se va a ampliar, se nos ha indicado que se va a pavimentar todo lo que está en tierra a continuación del muelle, aparentemente tienen asignados los fondos 20'000.000,00 de dólares que ha dado el Estado para la construcción. El año pasado se que se hicieron los estudios, nunca los mostraron, nosotros siempre les dijimos que si se necesitaba un asesor o de técnicos tenemos como Ultramar en el extranjero ya que tenemos varios puertos concesionados con gente especializada, pero como este tema se maneja por la política nunca nos respondieron.

8 ¿Cree ud que los muelles del puerto de Esmeraldas tienen el calado suficiente para el arribo de buques más grandes, como es la tendencia actual?

Por diseño del puerto, este está diseñado en 11.50 metros, nosotros con marea alta hemos salido con buque de astillas hasta con 11,75 metros. En el otro lado estuvo planificado y diseñado para que la Concesionaria Puerto Nuevo Millenium después del 5to año de la concesión haga el patio para contenedores pero no lo hicieron. Ellos utilizaron los patios que ya estaban construidos y las autoridades de turno de Autoridad Portuaria no le obligaron a construir nuevos patios, En la actualidad falta espacio incluso se está utilizando el área donde era la Zona Franca. En el caso de que se quiera aumentar de 11.50 a 14 metros tendrían que cambiar el diseño, porque el muelle tiene una pendiente y si se draga podría verse afectado, porque se desmoronaría la roca, pero aun con este calado es el puerto ecuatoriano con mayor calado por ejemplo: El Puerto de Guayaquil tiene 9.75 metros y siempre entran los barcos con marea, En Manta necesitan marejada para el ingreso y salida de los buques, a través de Puerto Bolívar quisieron embarcar el eucalipto que se siembra en esa zona, pero no se pudo por el calado, la idea era embarcar toda esa producción a través de Puerto Bolívar y luego completar la carga en el puerto de Esmeraldas.

9 ¿Considera ud que el calado del puerto de Esmeraldas es competitivo frente a otros puertos del país?

Por supuesto que sí. Es el único que tiene 11.50 metros de calado. Hay barcos que vienen a Esmeraldas a descargar parte de la carga para que le baje el calado y poder continuar a Guayaquil, pero eso no dice Guayaquil porque pierde competitividad su puerto, y nuestras autoridades no se preocupan de difundir sobre las bondades del puerto. Nosotros somos el segundo puerto de ingresos para el Estado, después de Guayaquil. Pero nadie lo difunde.

La próxima semana llega un buque de turismo a Esmeraldas, pero ninguna autoridad se preocupa de difundir las bondades del puerto, lo que no ocurre con el puerto de Manta que todas las autoridades promocionan el puerto, como el Municipio, Prefectura, Cámara de Turismo.

En Perú la empresa privada de los árabes han invertido 3.000'000.000,00 conjuntamente con el estado están invirtiendo mucho en el puerto de Callao, lo que no pasa en Ecuador que no hacen cadenas de desarrollo logístico. Perú ya se adelantó y ya tienen la comunicación con Manaos/Brasil, las empresas privadas se unieron con el Estado.

10 ¿Cuántas veces al mes o al año les sucede que no pueden atracar por la falta de muelle en el puerto de Esmeraldas, o en su defecto han quedado bodegas sin trabajar?

Precisamente el jueves no puede ingresar porque le falta 50 metros al muelle, queda volada una bodega, al siguiente día nos llega otro de 200 metros, que tampoco va a poder ingresar y tiene que quedarse en el fondeadero. Ahí vemos la necesidad de ampliar el muelle.

Esto se produce una vez al mes es decir 12 veces al año.

11 ¿Considera ud que las importaciones / exportaciones se ven afectadas por la demora en el arribo de los buques en ciertas ocasiones por la falta de muelles?

No se ve afectado porque siempre tienen preferencia las exportaciones, al igual que el barco que trae y lleva vehículos, o el que trae partes y piezas para vehículos (General Motors), porque es una empresa que trabaja en línea y no puede retrasar la producción, además los permisos y demás documentos en las exportaciones e importaciones tienen fechas de vencimiento, por lo que no pueden tener retrasos los buques y se les debe dar preferencia. El buque de turismo que va a ingresar también tiene preferencia porque lo que se relaciona con turismo tiene preferencia a nivel internacional.

12 ¿Cree ud que las importaciones / exportaciones incrementarían si se realizara la ampliación del muelle?

Si se incrementaría, pero si se empieza a construir algo, en ese momento se debe promocionar lo que se está haciendo para que se conozca nacional e internacionalmente, en nuestro caso siempre estamos informando a nuestros superiores sobre lo que se está haciendo en el puerto porque ellos están interesados en que se ejecute la ampliación del muelle en el puerto de Esmeraldas.

13 ¿Cree ud que el puerto podrá satisfacer las necesidades futuras de los Operadores de Comercio Exterior si éste continúa en las mismas condiciones con las que cuenta en la actualidad?

Si el puerto sigue en las mismas condiciones no va a ser competitivo, las líneas navieras están constantemente preguntando sobre la ampliación del muelle, los patios y los equipos.

14 ¿Podría el puerto de Esmeraldas dejar de ser competitivo con la tendencia de eslora de los buques en la actualidad, frente a los demás puertos del país si no amplía sus muelles?

La tendencia mundial es trasladar la carga en buques más grandes para bajar los costos y ser más competitivos.

Si no se logra hacerlo, definitivamente lo máximo que puede ingresar al puerto es un barco de 200 mts, los buques de carga de vehículos tienen 200 metros más 30 metros de rampa.

Entrevistado: Ing. Marcos Galarza

Cargo: Agente de ADUANA

1 ¿Conoce ud acerca de la ampliación del muelle del puerto?

Si tenemos un poco de conocimiento acerca de la ampliación del muelle del puerto, desde que se concesionó con el Puerto Nuevo Milenium se hicieron obras en la ampliación pero quedó todo ni a la mitad, simplemente hicieron el relleno para colocar los primeros pilotes y pilares pero quedó paralizado y en un incierto que hasta la actualidad no se sabe porqué no han seguido en el proceso de la creación del nuevo muelle.

2 ¿Cuál es su opinión acerca de la situación a actual de los muelles del puerto comercial de Esmeraldas?

La situación actual para mi opinión es político y falta de decisión de la presidencia y la gerencia de APE, porque el dinero prácticamente estuvo desde un principio y no sabemos los motivos por los cuales se quedaron paralizados, aunque el que empezó y debió haber finalizado era la concesionaria que era el Consorcio Puerto Nuevo Milenium.

3 ¿Cuáles cree usted que serían los beneficios de ampliar los muelles en APE?

Claro que necesitamos la ampliación de los muelles y los nuevos muelles que iban a crearse, porque prácticamente con los que tenemos ahorita están ya saturados, hay mucha congestión de buques, a algunos les toca esperar días fuera en el área de cuarentena hasta que se descongestione y eso causa retrasos en la desaduanización y costos adicionales al importador y va a generar un sinnúmero de problemas, congestión dentro del puerto para el despacho de la carga, entonces nosotros al momento de que se haga o se finalicen las obras del nuevo muelle, los beneficios serian más flujo de buques, flujo del despacho de carga, nuevos importadores, más movimiento a nivel de importadores por parte de la sierra buscarían este puerto que les queda más cerca, más ingresos a la provincia, más fuentes de trabajo y otros factores más que influiría la ampliación del nuevo muelle. La falta de espacio en los muelles aumenta costos a los importadores al no tener su mercadería a tiempo, el puerto lo que hace simplemente es facturar, les cobran a la navieras y son estas las que se lo aumentan a los importadores, si no se los recargan en esa importación se lo aumentarán en una próxima importación, aumentándoles el valor del flete.

4 ¿Considera ud que las importaciones / exportaciones se ven afectadas por la demora en el arribo de los buques en ciertas ocasiones por la falta de muelles?

Claro, como comentaba al principio se ven muy afectadas por la congestión de los buques, los buques no pueden arribar a tiempo, descargar la mercadería de importación

y cargar la mercadería de exportación, así mismo demora en los compromisos que ejerce el exportador con sus compradores en el exterior, se ven afectados porque el tiempo que ellos estiman de que su carga va a arribar no se cumple y eso también influye en los compromisos en las cartas de crédito sobre exterior en que normalmente la mayoría de los importadores trabajan, hay tiempos establecidos al no completar los tiempos, vienen penalizaciones y pierde un valor agregado el exportador, los importadores no pueden tener sus mercaderías a tiempo en sus bodegas y así mismo en sus centros de distribución para los que traen mercadería para comprar, para vender y las ensambladoras así mismo, los vehículos como ellos producen en línea se ven afectados en su producción en línea y todo es por la congestión que hay al solamente tener en sí dos muelles comerciales o internacionales y un muelle de servicio, con un barco grande que entre ya no se utilizarían los dos muelles sino que solamente se utilizaría uno y hay la congestión.

5 ¿Cree ud que las importaciones / exportaciones incrementarían si se realizara la ampliación del muelle?

Tengo mucha fe, creo que al momento que se amplíe y cree, fabrique o se haga un nuevo muelle las importaciones y las exportaciones van a fluir y eso traería grandes beneficios tanto para APE, para el importador, para el exportador y para las personas que manejan el transporte, todo es una cadena, y esto traería más fuentes de trabajo para Esmeraldas y especialmente para los que se benefician indirectamente del puerto.

6 ¿Considera ud que los importadores / exportadores buscarán otros puertos para movilizar su carga si no se realizan los cambios necesarios en el puerto, en cuanto a sus muelles?

Está sucediendo que al verse que su carga no es desembarcada a tiempo, hay congestión, los importadores y exportadores están buscando puertos alternativos, hay importadores que ya han cerrado su operaciones por Esmeraldas, porque una, los buques no están arribando o se ven obligados a desviarse a descargar a otro puerto porque el puerto está cerrado porque hay congestión de buques, entonces ellos al ver que su carga no está siendo tratada de una manera ágil ellos buscan puertos alternativos y prefieren algunas veces irse a Guayaquil, que corren el riesgo que se les pierda, le roben y un sin número de cosas que les puede suceder a su carga, pero no tienen otra alternativa más que buscar puertos alternativos porque están saturados ya los muelles.

7 ¿Cree ud que el puerto de Esmeraldas podría dejar de ser competitivo si no amplía sus muelles?

El puerto está manejando buenas tarifas en lo que son almacenamiento, costo a las naves, en eso APE ha mejorado, pero ellos al ampliar los muelles más las buenas tarifas que tienen sería altamente competitivo como Guayaquil por ejemplo

Ya teniendo un muelle más amplio obviamente con mejores maquinas fuera bien competitivo incluso muchos importadores y exportadores regresarian al darse cuenta de que las operaciones han mejorado dentro del puerto

Si no amplia llegará el punto que APE terminará perdiendo muchos más clientes y estaría también en la cuerda floja si uno de sus grandes clientes, que es OMNIBUS BB GENERAL MOTORS se va, ahí si prácticamente APE cerraría, estaría al límite de la quiebra.

Entrevistado: Ing. Galo Guanopatin

Cargo: Operador de Buque / Practico

1 ¿Cómo calificaría la situación actual de los muelles del puerto comercial de Esmeraldas?

En la actualidad los muelles del puerto de Esmeraldas son de buena infraestructura, no tenemos inconvenientes para el atraque y desatraque de los buques, se puede operar durante las 24 horas del día.

2 ¿Considera ud que la situación actual de los muelles del puerto de Esmeraldas es óptima para realizar las operaciones de carga y descarga de la mercancía?

Los muelles en la actualidad cumplen una buena función y están diseñados y cumpliendo para lo que fue diseñado, como es para y descarga de carga general, carga y descarga de contenedores, pero si el puerto quiere ser mas óptimo deben colocar una grúa pórtico, que sería lo más útil para la operación de los buques de contenedores, que con esto se acortaría mucho tiempo, en vista que con una grúa pórtico normalmente se opera de 30 a 35 contenedores por hora, carga y descarga.

3 ¿Qué dificultades no más se les han presentado a ustedes por temas relacionados de falta de disponibilidad de muelles en APE?

En la actualidad no he tenido dificultades en las maniobras de atraque y desatraque por asuntos de congestionamiento de buques, en vista que los buques que arriban al puerto son buques medianos y solamente cada 4 meses tenemos un buque que es el granelero, que viene a embarcar las astillas y solo en ese tiempo que tiene una duración de 6 días de operación de carga, que es donde nos ocasiona el problema de congestión.

4 ¿Cuántas veces al mes o al año ha sucedido que no ha podido atracar por la falta de muelle en el puerto de Esmeraldas, o en su defecto han quedado bodegas sin trabajar?

En el año normalmente suceden estos problemas de congestión cada que llega el buque de carga de astilla, como lo dije anteriormente, solo en esos tiempos se produce la congestión, en ese caso sería la necesidad de la ampliación del muelle, a continuación del 3, que es una dimensión de 120 metros, que con eso se daría solución para satisfacer problemas de congestión cuando esta el buque de astillas, el cual viene cada 4 meses y permanece 6 días, tiempo en el cual es el problema, normalmente durante el días hay 3 buques de Maersk

5 ¿Ah sufrido daños el buque por la espera en ciertas ocasiones en el fondeadero al no poder arribar al momento de su llegada?

En referente a buques fondeados no tenemos daños por cuanto el buque tiene un área segura para fondear y las propiedades son adecuadas para que un buque se mantenga sin problema el tiempo que sea necesario hasta la espera de atracar al muelle.

6 ¿Conoce ud acerca de la ampliación del muelle del puerto?

Tengo conocimiento que se va a hacer la ampliación del muelle de los 120 metros, estoy de acuerdo que se haga en esa área, por cuanto con esa construcción se eliminaría el congestionamiento que se encuentra produciendo durante el arribo del buque astillero y también cuando llegan los buques que traen la chatarra o el yeso para las empresas de cemento.

7 ¿Cuántos metros considera ud que deben ampliarse los muelles del puerto para brindar un mejor servicio a las Navieras, que en la actualidad tienen una longitud de 350m entre el muelle 1 y 2?

Es conveniente que se alargue 120 mts., porque el espacio no da más. O sería necesario que se amplíe hasta empatar con el enrocado que se encuentra en el fondo de la dársena.

8 ¿Cuáles piensa ud que serían los beneficios que traería la ampliación de los muelles del puerto y cree usted que con la ampliación del Muelle en APE podrían llegar nuevas líneas navieras al puerto comercial de Esmeraldas?

Tenemos que trabajar mucho para conseguir nuevas líneas lo que es en el área de buques de contenedores en vista que este es el nuevo tráfico, se evita tiempo, ayuda al puerto que se mas útil, horas muelle menos , movilidad en el puerto mejor, si se llega a concretar esto, el puerto tomaría una buena posición, pero se necesita que las autoridades que están de turno se comiencen a mover para que ya, antes que se termine el muelle ya tengamos interesados de líneas navieras que estén dispuestos a arribar en este puerto y de esta manera recuperar el dinero invertido.

9 ¿Qué otros factores considera usted que sería necesario que se incluyan también con la ampliación del muelle en APE?

También sería necesario que ya cuando hagan la construcción del muelle, ya tengan en estudio o ya compradas las grúas pórtico, porque estas serian las que van a operar en esta área, porque estos muelles se sobreentiende que son los que van a operar los buques de contenedores. Además la capacidad de potencia de los remolcadores deben ser cambiadas, en vista de que atracarían buques de mayor tonelaje y con los que tenemos ahora sería casi imposible operar, especialmente en épocas de invierno que tenemos muchas corrientes en el rio y en verano los fuertes vientos.

10 ¿Podría el puerto de Esmeraldas ser competitivo con la tendencia de eslora de los buques en la actualidad, frente a los demás puertos del país si no amplia sus muelles?

El puerto está apto para recibir buques de hasta 300 metros. de eslora pero debemos tener un calado suficiente de 12 metros mínimo y los remolcadores deben ser cambiados por otros de mucha más potencia mínimo de un bollar pull (potencia de empuje) de 40 toneladas. Pero si no se hacen los cambios antes mencionados si dejaría de ser competitivo.

Entrevistado: Ing. Patricio Páez

Cargo: Representante de ANDINAVE

1 ¿Cómo calificaría la situación actual de los muelles del puerto comercial de Esmeraldas?

En el sentido en lo que es espacio, estarían muy estrechos, necesitamos que se amplíen los muelles

2 ¿Qué inconvenientes se les han presentado por la situación actual de los muelles?

Esto causa congestión portuaria porque los barcos que se manejan en el puerto de Esmeraldas son buques con una eslora que llega a unos 225 metros, con lo cual ya no queda espacio para otro barco quizá un poco más pequeño.

3 ¿Conoce ud acerca de la ampliación del muelle del puerto?

Sí sé de la ampliación pero hasta ahora todo queda en que lo van a hacer este año, pienso que el puerto debería dar contestación si lo van a hacer.

4 ¿Cuántos metros considera ud que deben ampliarse los muelles del puerto para brindar un mejor servicio a las Navieras, que en la actualidad tienen una longitud de 350m entre el muelle 1 y 2?

El máximo que dé de acuerdo a las características que tiene el puerto en este momento, con eso nos vamos a restar un poco con lo que tiene que ver con la congestión portuaria.

5 ¿Cuáles piensa ud que serían los beneficios que traería la ampliación de los muelles del puerto?

Menos congestión portuaria y podemos ofrecer una mayor capacidad para poder tener mayores buques en el puerto.

6 ¿Cree usted que con la ampliación del Muelle en APE podrían llegar nuevas líneas navieras al puerto comercial de Esmeraldas?

La llegada de nuevas líneas navieras dependen de la economía del país, de qué importemos y qué exportemos, qué proyectos grandes tenga el Estado como para que venga otra línea naviera, qué podemos o qué les puede ofrecer el puerto de Esmeraldas, no tanto depende de si hay un puerto más grande o más pequeño, más depende de lo que esté en su entorno.

7¿Qué otros factores considera usted que sería necesario que se incluyan también con la ampliación del muelle en APE?

Mejores equipos, para que haya una mejor operación y más rápida.

8 ¿Cree ud que los muelles del puerto de Esmeraldas tienen el calado suficiente para el arribo de buques más grandes, como es la tendencia actual?

En sí no va tanto si el buque es más grande o más pequeño que de un calado, depende de la clase de carga con la que se cuenta. Para poder tener un mayor calado pienso que ya van a tener que hacer un estudio para ver si es posible de acuerdo a los muelles como están actualmente o como fueron diseñados, si es posible hacerlo ya en eso se necesita un estudio técnico si es posible o no más de los 11.50 metros que tiene actualmente.

9 ¿Considera ud que el calado del puerto de Esmeraldas es competitivo frente a otros puertos del país?

Pienso que sí, es competitivo.

10 ¿Cuántas veces al mes o al año les sucede que no pueden atracar por la falta de muelle en el puerto de Esmeraldas, o en su defecto han quedado bodegas sin trabajar?

Muchas veces el que un barco quede fondeado por falta de muelles en el año, es un poco difícil porque ya son estadísticas que podría manejarla más el propio puerto, pero si se presenta de que muchas veces no podemos atracar por falta muelle. Dentro de la actividad no solamente son los muelles, muchas veces tenemos inconvenientes, como problemas de viento y marea que no podemos atracar los barcos, no solamente tiene que verse el muelle como tal sino su entorno que tiene que ver para el atraque de los barcos.

11 ¿Considera ud que las importaciones / exportaciones se ven afectadas por la demora en el arribo de los buques en ciertas ocasiones por la falta de muelles?

Si afecta, porque encarece todo, el tener un barco fondeado es un costo que lo asume el armador “buque parado no gana flete”

12 ¿Cree ud que las importaciones / exportaciones incrementarían si se realizara la ampliación del muelle?

No tanto depende si se amplía o no el muelle para que haya mayor importación o exportación, vuelvo y lo repito, tiene que ver con la economía del país y lo que puede ofrecer el puerto a Esmeraldas, osea tiene que extenderse el puerto de Esmeraldas.

13 ¿Cree ud que el puerto podrá satisfacer las necesidades futuras de los Operadores de Comercio Exterior si éste continúa en las mismas condiciones con las que cuenta en la actualidad?

No, el puerto de Esmeraldas tiene que crecer, y ya ese es un estudio para ver hacia donde se puede porque donde está ya queda pequeño.

14 ¿Podría el puerto de Esmeraldas dejar de ser competitivo con la tendencia de eslora de los buques en la actualidad, frente a los demás puertos del país si no amplía sus muelles?

Pienso que sí, al tener barcos con eslora considerable vamos a restringir la entrada de estos barcos, precisamente hoy hay dos barcos grandes que vienen la otra semana, o entra el uno o entra el otro, uno se va a quedar fondeado. Con los barcos carreros también tenemos ciertos inconvenientes porque los barcos carreros tienen alrededor de 200mt de eslora, dos barcos carreros no pueden entrar, tienen que quedarse fondeando.

Entrevistado: Ing. Richard Reyes

Cargo: Jefe de Operaciones de APE

1 ¿Qué no más conoce usted de la ampliación del muelle de APE?

Yo generé la propuesta para la ampliación del muelle de APE, debido al problema de atraque de los buques, por cuanto en el mes ingresan de 27 a 28 buques y hay momentos en los que se cruzan naves con dimensiones mayores a 200 metros de eslora, entonces se ven limitados para realizar la operación de desatraque. A estas naves se les recibe, pero las bodegas muchas veces quedan boladas y estos tienen que hacer varias maniobras, lo que representa costos y demoras.

Se ha visto la necesidad de que se amplíe el muelle y se mejore la infraestructura en cuanto a la construcción de más atracaderos, así como también se mejore la supra estructura en cuanto a la adquisición de grúas pórtico, y por otro lado que cuenten con un mayor calado. Toda esta tendencia también se debe a que en el 2014 se va a dinamizar el canal de Panamá con los buques POST PANAMAX, por lo que el comercio internacional empezará a realizarse en buques con esloras superiores a 170mt.

2 ¿Cuáles considera ud que serian los beneficios de la ampliación de los muelles del puerto de Esmeraldas?

Esta ampliación nos va a permitir atender al mismo tiempo buques de más de 200 metros de eslora en las condiciones adecuadas. Al momento el muelle mide 350 metros con los cuales solo puede recibir satisfactoriamente un buque grande o dos medianos, y con la ampliación se podrán recibir hasta dos buques de más de 200 metros de eslora o tres medianos con dimensiones entre 150 y 160 metros de eslora.

3 ¿Cree ud que el puerto podrá satisfacer las necesidades futuras de los Operadores de Comercio Exterior si éste continúa en las mismas condiciones con las que cuenta en la actualidad?

No creo que el puerto pueda satisfacer las necesidades futuras si continua en las mismas condiciones, debido a la creciente competitividad mundial y a las economías de escala, puesto que al reunir una mayor cantidad de mercancía en un solo buque los costos disminuyen, es por ello la tendencia hacia buques de mayor longitud, por lo que el puerto de Esmeraldas tendría que ser más competitivo mejorando su infraestructura y supra estructura.

Dentro del plan de sostenibilidad y competitividad elaborado el 16 de julio del 2010, está considerada la ampliación del muelle, construcción de patio de contenedores y readecuación del área de carga y descarga de la mercancía.

4 ¿Cree ud que por no ampliar el muelle del puerto de Esmeraldas, podría éste ser menos competitivo frente a los demás puertos del país?

Actualmente no, pero a futuro si, porque actualmente el puerto cuenta con una realidad estadística que indica que es el puerto que ha tenido mayor crecimiento en el sistema nacional portuario, pero si no se adecuan los muelles en función del tipo de buque que vamos a recibir si vamos a ser menos competitivos, en cuanto a muelles y por supuesto la supra estructura que serian los equipos para movilizar la carga del buque al muelle.

5 ¿Considera ud que las importaciones / exportaciones se ven afectadas por la demora en el arribo de los buques en ciertas ocasiones por la falta de muelles para atracar?

No se ven afectadas por las siguientes razones:

- Sí se atiende a todos los buques
- Es uno de los puertos más rápidos
- Tenemos el plan piloto a 10 años, en cuanto al tema de ampliación de los muelles, porque el espacio que tenemos en la actualidad hasta cierto punto se nos ve limitado, por el tema de importación y exportación de carga.
- Es el puerto que más creció en el país y en el mundo, creciendo en un 24 % del año 2011 al 2012 en función de la cantidad de carga, y por lo general los demás puertos crecen entre el 4 y 5% solamente.
- Se está considerando la ampliación de la dársena en función de los tipos de buques.
- Quien decide por donde ingresa la carga no es el buque, es el cliente, porque en otros puertos como el de Guayaquil aumentan los costos, puesto que los buques tienen que atravesar 72km en área de rio y dependiendo de la marea el buque se demora en arribar al muelle alrededor de 2 horas, mientras que en el puerto de Esmeraldas los buques arriban en 45mint

6 ¿Considera ud que los importadores / exportadores buscarán otros puertos para movilizar su carga si no se realizan los cambios necesarios en el puerto, en cuanto a sus muelles?

Considero que no por lo mencionado anteriormente. No creo que haya mayor problema, puesto que tenemos un puerto rápido, tenemos ciertos problemas con el soporte en cuanto al tema de quipos, el sector público nunca ha sido bueno en cuanto al mantenimiento de equipos, no al manejo porque tenemos una manera bastante eficiente en manejar los equipos, de hecho tenemos uno de los puertos más rápidos del país en cuanto al manejo de carga, el tema es el mantenimiento del equipo por el proceso que hay que seguir para darle solución al sin numero de problemas mecánicos que hay en los equipos de la institución.

Entrevistado: Ing. Héctor Valverde

Cargo: Jefe Técnico de APE

1 ¿Me podría indicar usted en qué no más consiste la ampliación del muelle de APE?

Consiste en que en la actualidad tenemos 350 metros lineales entre el muelle 2 y 3, lo cual nos permite que puedan acoderar máximo 2 embarcaciones, una grande y una pequeña, entonces la ampliación consiste en aumentar 140 metros más de un muelle de tipo marginal junto a los 2 existentes para llegar a tener un total de 490 metros, con lo cual se va a lograr que atraquen 2 embarcaciones grandes o 3 de mediana capacidad. La estructura del muelle va a ser similar a la de los muelles actuales, es decir con pilotes pre barrenados, bigas y una losa en la parte superior.

2 ¿Qué características considera importante que tendrá la nueva ampliación del muelle en APE?

Como característica importante es que se va a mejorar la estructura en cuanto a resistencia y capacidad de soporte de este muelle, es decir nos va a permitir que podamos implementar equipos de última generación como son las grúas porta contenedores, este muelle va a tener capacidad para soportar estos pesos, que a veces sobrepasan las 800 toneladas, entonces se necesita una estructura bastante resistente que permita la operación de este tipo de grúas, lo cual con esta ampliación lo vamos a poder tener. Entonces para mí esta es la característica más importante, adicionalmente esta ampliación va a permitir mejorar o recuperar las condiciones de los muelles anteriores, es decir el puerto de Esmeraldas no puede parar sus operaciones ya que tenemos mucha mercadería y estamos incrementando los volúmenes de mercancías por este puerto, necesitamos ampliar el muelle, tener un lugar de atraque para poder recién comenzar a mejorar o a recuperar las condiciones de los muelles anteriores, los cuales se encuentran bastante deteriorados, debida a la corrosión y a los 37 años de operación que ya tienen, entonces es importante saber que esta ampliación también va encaminada a eso.

3 Antes de la realización del proyecto de ampliación del muelle de APE, ¿Hicieron un análisis de la situación de los muelles de APE Vs los demás puertos del Ecuador?

Antes nosotros de considerar la necesidad o no de ampliar se ha hecho un estudio sobre el crecimiento de la carga, sobre el crecimiento de los otros puertos del país y de nuestro hinterland, puertos de países vecinos. Entonces pues todos los puertos están progresando, se está invirtiendo mucho en infraestructura como el puerto Bolívar, donde recientemente han inaugurado un nuevo muelle, bueno conocemos que el puerto de Guayaquil está prácticamente a su máxima capacidad, no tienen a dónde ampliar ya,

ellos prácticamente están colapsados, entonces va a haber la necesidad de que toda esta carga o la mayor parte de la carga que no tengan como recibirla los otros puertos: Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar porque van a tener que bajar por Esmeraldas. Entonces es necesaria la ampliación del muelle, se ha hecho un estudio y se sabe que estamos creciendo alrededor del 20% anual de acuerdo a los últimos años.

Otra ventaja que nosotros tenemos en el puerto de Esmeraldas es que con el crecimiento de la carga las navieras y este negocio portuario se está viendo la necesidad de operar con buques de última generación, buques que sobrepasan 200mt de longitud, tienen mayor calado. El puerto de Guayaquil tiene una desventaja en cuanto al calado, el máximo del ingreso está alrededor de los 9 o 10 metros, no puede ser mayor a eso porque no le da la profundidad.

Entonces tenemos embarcaciones que con el pasar del tiempo, van incrementando en longitud y calado, por eso es necesario que nosotros nos preparemos para poder atender este tipo de naves, son naves que por ser de mayor dimensión no tienen grúas, en la actualidad nosotros estamos recibiendo naves con sus propias grúas, las cuales permiten desembarcar la mercadería, pero a futuro las naves de ahora van a ser sin grúa, entonces necesariamente se deben utilizar grúas portacontenedores, que en la actualidad el puerto de Esmeraldas no las tiene, entonces para nosotros poder enfrentar este tipo de embarcaciones tenemos que prepararnos, por eso se ha considerado la ampliación del muelle 3.

4 ¿Cuáles considera ud que serian los beneficios de la ampliación de los muelles del puerto de Esmeraldas?

En cuanto a los beneficios de la ampliación de los muelles pues es prácticamente lo que le he dicho, nos va a permitir implementar equipos de nueva generación como son las grúas portacontenedores y nos va a permitir recibir buques de mayor longitud y mayor calado, estas son básicamente las ventajas de la ampliación.

5 ¿Cree ud que el puerto podrá satisfacer las necesidades futuras de los Operadores de Comercio Exterior si éste continúa en las mismas condiciones con las que cuenta en la actualidad?

Definitivamente no, como le decía cada vez la carga se mueve en buques de mayor dimensión, son buques que no tienen grúa, entonces el puerto tiene que mejorar su infraestructura para poder atender estas naves, de lo contrario quedaríamos fuera de la expectativas de estas navieras, de estas operadoras de comercio exterior, entonces es urgente la ampliación de muelles y el reforzamiento de los muelles que existen en la actualidad, porque nosotros primero ampliamos los muelles con las características para soportar este tipo de equipos y luego tenemos que entrar al mantenimiento y al reforzamiento de los muelles anteriores para que todos los 490mt del muelle puedan servir para el atraque de naves del futuro.

6 ¿Existe alguna planificación relacionada con el dragado de los muelles y dársena en APE?

Sí, efectivamente existe la planificación de APE el dragado integral de la dársena y de las áreas conexas a los muelles, es un dragado que supera los 3 millones de dólares, se lo va a ejecutar con SERDRAS, que es el Servicio de Dragas del Ecuador, una entidad que forma parte de la Fuerza Naval. Entonces si existe la planificación de APE, de hecho creemos que para el 2do semestre del 2013 se iniciaría el dragado integral de toda la dársena del puerto Comercial de Esmeraldas.

7 ¿Cree ud que las importaciones / exportaciones incrementarían si se realizara la ampliación del muelle?

Es evidente que sí, nosotros estamos creciendo alrededor de un 20% anual, esperamos que con la ampliación, con los nuevos equipos, poder atraer más carga, podemos atraer más operadoras de comercio exterior, que viendo las condiciones del puerto de Esmeraldas estamos seguros de que van a acceder trabajar por nuestro puerto, en vista de que es el puerto del Ecuador más cercano al Canal de Panamá, entonces es mucho más fácil y más rápido manejar la mercadería por el puerto de Esmeraldas que incluso por el puerto de Guayaquil, es evidente que el incremento de carga va a aumentar considerablemente.

8 ¿Cree ud que por no ampliar el muelle del puerto de Esmeraldas, podría éste ser menos competitivo frente a los demás puertos del país?

Definitivamente si no hacemos la ampliación, ni mejoramos la profundidad de la dársena del puerto de Esmeraldas, los buques de gran calado y longitud como son los que pasaran por el canal de Panamá, no van a arribar acá, sino que van a buscar puertos que les presten estas condiciones y entonces ahí sí definitivamente el puerto de Esmeraldas quedaría relegado de este negocio.