



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO

**“ANÁLISIS SITUACIONAL DE LOS OPERADORES DE CARGA
EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS”**

**LINEA DE INVESTIGACIÓN: ESTUDIO SITUACIONAL DE
PROFESIONALES Y OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR**

**PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE INGENIERÍA EN COMERCIO
EXTERIOR**

AUTOR:

JOSELIN ROSALBA LOZANO NICOLALDE

ASESOR:

ING. CHRISTIAN MORA TORRES

SEPTIEMBRE - 2015

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. Mario Armas Arias
Lector 1

.....
Ing. Paúl Vera Moran
Lector 2

.....
Ing. Francisco Mila Carvajal
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

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

Fecha:.....

AUTORÍA

YO, **JOSELIN ROSALBA LOZANO NICOLALDE**, declaro que la presente investigación enmarcada en el presente trabajo de tesis es absolutamente personal autentica y original.

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

.....
Joselin Rosalba Lozano Nicolalde

AUTOR

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios mi ser maravilloso que me dio el conocimiento, fuerzas y fe para finalizar lo que me parecía imposible por terminar. A mis padres Francisco y Rosalba por brindarme el mejor regalo de vida mis estudios, a mi compañero de vida, sus padres y hermanos que se convirtieron en mi otra familia ayudándome con lo que necesitaba y siempre me impulsaron para que continúe con mis estudios pese a cualquier adversidad que se presentaba.

Agradezco mucho a mis maestros principalmente a mi asesor de tesis Ing. Christian Mora Torres quien siempre busco tiempo para brindarme sus conocimientos y ayuda en la redacción de mi trabajo de investigación, al Ing. Francisco Mila que a más de ser Director de Escuela fue un gran amigo.

Agradezco también a mis compañeras y amigas de clases con las cuales compartimos muchos logros y fracasos y fueron parte de esta etapa: Jasmina, y Lissethe, que nuestra amistad perdure.

DEDICATORIA

Dedico de manera especial mi trabajo de tesis a mi hija Sofía quien fue mi motor para finalizar mi carrera, a mi padre, mi madre y hermanos los cuales me ofrecieron el amor y calidez de la familia la cual yo amo.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ABSTRACT	9
CAPÍTULO I.....	10
INTRODUCCIÓN	10
1.2 Planteamiento del Problema	11
1.2.1 Formulación del Problema	12
1.3 Justificación	13
1.4 Antecedentes Del Estudio.....	14
1.5 Bases Teóricas Científicas.....	15
1.5.1 Definición De Puerto Marítimo.....	15
1.5.2 El Puerto Comercial De Esmeraldas	16
1.5.3 Tipos De Carga Que Se Moviliza En Un Puerto Comercial.	17
1.5.3.1 Carga General Suelta	17
1.5.3.2 Carga Granel Líquido	17
1.5.3.3 Carga Granel Sólida.....	17
1.5.3.4 Carga Contenerizada.....	17
1.5.4 Maquinarias disponibles para el traslado de la carga	18
1.5.4.1 Reach Stacker	18
1.5.4.2 Montacargas	19
1.5.4.3 Camiones	19
1.5.4.4 Top Y Side Loader	20
1.5.4.5 Grúa	20
1.5.5 Servicios disponibles del puerto comercial de Esmeraldas.....	21
1.5.6 Operador de carga	23
1.5.7 Agencias Navieras	23
1.6 Fundamentación Legal	24
1.7 Objetivos	29
1.7.1 Objetivos General.....	29
1.7.2 Objetivos Especificos	29
CAPÍTULO II.....	30
2.1 Metodología De La Investigación.....	30

2.1.1 Delimitación.....	30
2.1.2 Tipo de Investigación	30
2.1.3 Tipos de Métodos	31
2.1.4 Técnicas de Investigación.....	31
2.1.5 Población y Muestra	31
CAPÍTULO III	34
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	34
3.1 Carga que moviliza el puerto comercial de Esmeraldas	34
3.1.1 Carga General:	34
3.1.2 Carga Granel Sólido:	35
3.1.3 Granel Líquido	36
3.2 Equipos y estado de maquinarias disponibles en APE.....	37
3.3 Movimiento de carga de las agencias navieras de acuerdo a la OPC utilizada.....	38
3.4 Situación actual de las OPC en Esmeraldas.....	39
3.5 FODA de las empresas operadoras de carga.....	41
3.5.1 CARGOPORT CIA. LTDA.....	42
3.5.2 ZAMARINO S.A	43
3.5.3 TRANSESTI S.A	44
3.6 Aplicación Ficha De Observación	45
3.7 Análisis De Las Entrevistas	49
3.7.1 Situación actual de los equipos que se utilizan en las operaciones de carga, descarga y despacho de mercancías según personal de APE.....	49
3.7.2 Oferta de servicios para carga y descarga de mercadería por parte de las operadoras portuaria de carga de la ciudad de Esmeraldas.	50
3.7.3 Medidas a tomar en cuenta referente a la falta de equipos por parte de APE	51
3.7.4 Interés que tendrían los operadores al invertir en equipos y maquinarias para operar las cargas en el puerto comercial de Esmeraldas.	52
3.7.5 Operador portuario de carga que estaría en las condiciones de ofertar sus servicios en las operaciones de carga del puerto comercial de Esmeraldas.....	53
4.1 DISCUSIÓN.....	55
5.1 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	56
5.1.1 Conclusiones	56
5.1.2 Recomendaciones	57
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	58

LISTA DE ILUSTRACIÓN DE GRÁFICOS

Ilustración 1: Reach Stacker	18
Ilustración 2: Montacargas	19
Ilustración 3: Camiones	19
Ilustración 4: Top y Side Loader.....	20
Ilustración 5: Grúa Terex.....	20
Ilustración 6: Servicios al arribo de un buque.....	22
Ilustración 7: Agencias Navieras que operan en el puerto de Esmeraldas.....	23
Ilustración 8: Movimiento de carga general en T.M años 2010-2012.....	34
Ilustración 9: Movimiento carga granel sólido en T.M años 2010-2012.....	35
Ilustración 10: Movimiento carga granel líquido en T.M años 2010-2012	36
Ilustración 11: FODA empresa Cargoport.....	42
Ilustración 12: FODA empresa ZAMARINO.....	43
Ilustración 13: FODA empresa TRANSESTI.....	44
Ilustración 14: Flujo de operaciones macro	46
Ilustración 15: Flujo de procesos micro	47

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Movimiento de carga año 2010-2012.....	11
Tabla 2: Muestra entrevista a personal de APE.....	32
Tabla 3: Muestra de entrevista a OPC`S	32
Tabla 4: Listado de equipos disponibles en APE	37
Tabla 5: Movimiento de carga de importación según agencias navieras.	38
Tabla 6: Movimiento de carga de exportación según agencias navieras.....	39
Tabla 7: Operadores portuarios de carga registrados en APE.	39
Tabla 8: Servicio que prestan las OPC`s registradas en Esmeraldas	40
Tabla 9: Ficha de observación #1	45

“ANÁLISIS SITUACIONAL DE LOS OPERADORES DE CARGA EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS”

RESUMEN

En el puerto comercial de la ciudad de Esmeraldas, el cual registra a diario una gran cantidad de actividades relacionadas con la exportación e importación de productos, registra así mismo operaciones relacionadas con la carga, traslado, y descarga de las mercancías provenientes del exterior y viceversa; para todo esto se necesita de equipo operativo en buen estado que cumplan con la demanda minimizando el tiempo requerido y permitiendo agilizar los procesos.

La metodología aplicada en la investigación fue descriptiva y explicativa ya que se realizó una descripción de los hechos y realidad actual del puerto comercial de Esmeraldas en cuanto a los procedimientos de movilidad de la carga utilizando los hechos y logros registrados en el puerto comercial, con el propósito de investigar la situación actual de las operadoras de carga registradas en la provincia, incluyendo su participación en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Con la ejecución de este trabajo se podrá constatar la participación de las operadoras de carga tanto en las instalaciones del puerto comercial de Esmeraldas en las operaciones de carga y descarga que estas realizan dentro de las naves, así como en el muelle y patios, dado que en algunos de los casos, estas prestan sus maquinarias para suplir la falta de equipos que aquejan en la actualidad a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, quienes son los responsables de brindar el servicio de las cargas que arriban, ya sea de importación como de exportación.

Finalmente se podrá presentar el beneficio o no, de que las empresas operadoras de carga que laboran actualmente en este puerto tengan la capacidad de ofertar sus servicios mediante el aprovisionamiento de equipos portuarios, así mismo el interés por parte de las operadoras que no cuentan con equipos portuarios en invertir en los mismos.

"SITUATION OF CARGO OPERATORS IN THE COMMERCIAL PORT OF ESMERALDAS"

ABSTRACT

In the commercial port the Esmeraldas city, which reports everyday a lot of activities related with export and import of products, and recorded the same cargo-related operations, transport and unloading of goods from abroad and inversely; for all this is needed of operating equipment in good condition to meet demand while minimizing the time required and expedite permitting processes.

The methodology used in the research was descriptive and explanatory as a description of the facts and present reality of the commercial port of Esmeraldas is made as to the procedures of freight mobility using facts and achievements in the commercial port.

With the execution of this work may determine the share of freight operators in both the commercial port facilities of Esmeraldas in the loading and unloading operations performed within these vessels, and in the spring and patios, as in some cases, they provide their machinery to address the lack of equipment that afflict today to the Port Authority of Esmeraldas, who are responsible for providing the service loads that arrive either import and export.

Finally we can present the profit or not , that cargo operators currently work in this port have the ability to offer their services through the provision of port equipment , also the interest of the operators who do not have computers port to invest in them.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El transporte de productos desde zonas costeras a otras muy alejadas resulta económico realizarlo vía marítima, ya que este medio de transporte da las facilidades para trasladar grandes volúmenes de mercancías; por tal motivo los puertos y la actividad marítima que se desempeña hoy en día es de vital importancia en el desarrollo de un país, más si este es su principal aporte en su economía.

Actualmente el puerto comercial de Esmeraldas realiza actividades relacionadas con las operaciones de carga, de buque y además prestación servicios conexos para manejar carga contenerizada, general la cual también esta incluía la carga petrolera o carga proyecto rodante autopropulsada que son los vehículos, los gráneles sólidos y líquidos de importación, según lo descrito por (Camae , 2013, pág. 5). Para esto, la oferta de equipos en APE no ha ido de la mano con la demanda vigente de los servicios a la carga en estos últimos años según (Camae , 2013, pág. 5), además se podría considerar que en el medio existe una operadora de carga privada que tiene la posibilidad de ofertar su maquinaria y que esta se encuentra autorizada de acuerdo a los parámetros que exige la Subsecretaria de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial, y APE.

En la presente investigación se realizó un análisis de la situación actual de los operadores de carga en el puerto comercial de Esmeraldas partiendo del problema que, actualmente el puerto no cuenta con maquinaria en buen estado, con lo que es necesario que se realice la adquisición de otro tipo de máquinas o alquilar a algún proveedor de equipos portuarios para movilizar los diferentes tipos de carga.

Según lo revelado por (Camae , 2013, pág. 6):

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 contratando a empresas privadas y a proveedores externos para que compensen la demanda.

Al mismo tiempo se realizó un análisis, con el fin de conocer si es factible que la Autoridad Portuaria de Esmeraldas contrate los servicios de empresas privadas, como actualmente lo ha venido realizando o que opere con los equipos que hoy dispone.

Con este estudio se pretende determinar el estado actual de las maquinas portuarias que posee APE para atender la carga que arriba al puerto comercial de Esmeraldas tanto de importación como de exportación, y así analizar los problemas que se generan por la falta de equipo al momento que arriban las naves a los muelles. Además se pretende establecer si existe en el medio esmeraldeño una operadora de carga que pueda cumplir la demanda de equipos por parte de APE y si estas estarían interesadas en alquilar sus equipos.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad se ha registrado un incremento en la importación y exportaciones de productos, con sus principales cadenas logísticas que utilizan como nodo logístico al puerto comercial de Esmeraldas, los mismos tales como el aceite de palma africana, la astilla de eucalipto, carga rodante, entre otros, según (El Comercio , 2012, pág. 20); para esto es necesario de operaciones relacionadas con la estiba¹, desestiba², carga, traslado, y la descarga de las mercancías provenientes del exterior y viceversa.

Tabla 1: Movimiento de carga año 2010-2012

Año	Carga (T.M)		Total	% de crecimiento
	Importación	Exportación		
2010	423,579	221,935	645,514	1%
2011	541,499	315,851	857,35	33%
2012	622,464	396,7	1059,164	24%

Fuente: Departamento Estadísticas APE.

¹ **Estiba:** Se entenderá por tal el arrumaje de carga o contenedor al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

² **Desestiba:** Se entenderá por tal el desarrumaje de la carga o contenedor al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.

De acuerdo a la Tabla 1 se puede observar que la carga que ha arribado al puerto comercial de Esmeraldas ha tenido un crecimiento promedio en los últimos 3 años del 19%, implicando una mayor demanda de equipos para atender las naves que arriban con productos, y según la información analizada previamente, ha existido una falta de disponibilidad de los mismos, ocasionado que se generen molestias y demoras al momento de atender los buques que arriban y salen desde el puerto comercial; todos estos factores serán revisados en este trabajo investigativo con el propósito de presentar alternativas a este problema.

1.2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la situación actual del servicio de carga, descarga y despacho de mercadería en el puerto comercial de Esmeraldas?

¿Cuál es la oferta de servicios para carga y descarga de mercadería por parte de las operadoras portuaria de carga de la ciudad de Esmeraldas?

¿Qué medidas está tomando en cuenta APE referente a la falta de equipos?

¿Qué operador portuario de carga estaría en las condiciones de ofertar los servicios que pueda demandar el puerto comercial de Esmeraldas?

¿Cuáles son las posibilidades por parte de los operadores de carga de invertir en más equipos y que acogida tendría en APE?

1.3 JUSTIFICACIÓN

En la actualidad la Autoridad Portuaria de Esmeraldas es un puerto que opera la carga general, carga proyecto y carga contenerizada con sus propios equipos los mismos que al día de hoy se encuentra con problemas.

La carga de gráneles sólidos y líquidos desde un principio la operan empresas privadas operadoras de carga ya que APE no posee ningún equipo para manejar este tipo de carga según lo manifestado por (Reyes, 2014).

Al ser el puerto comercial de Esmeraldas multipropósito considerado así por manejar distintos tipos de carga en un mismo terminal, (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2013, pág. 2) esto ha provocado como resultado del incremento de la carga y el manejo al máximo de los equipos que heredaron de la anterior administradora Consorcio Puerto Nuevo Milenium S. A., según (Reyes, 2014) los mismos que tienen años de uso y se han desgastados por la exigencia anteriormente citada.

Es así como en el presente trabajo de investigación se identificó que la importancia del tema de investigación no solo abarca a nivel local, sino también regional e internacional, al ser el puerto comercial de Esmeraldas el tercer más importante, según (Camae , 2013, pág. 4) y es de suma importancia que se realice el estudio del tema de los operadores para conocer la situación actual de estas dentro del recinto portuario y analizar su oferta y demanda de servicios y las oportunidades, además de identificar las operadoras de carga aptas para brindar sus servicios y personal calificado a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, en el caso que este requiera de la empresa privada, o si existe la posibilidad que APE opte por la compra de nuevos equipos; esto podría beneficiar a los servicios que son ofertados dentro del recinto portuario, porque brindará una mejor atención a sus usuarios agilizando los procesos de importación y exportación de productos dando una mejor imagen del puerto y llamando la atención de nuevos clientes.

1.4 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

Existen datos de investigación similares el cual da soporte al presente proyecto, según el Informativo Portuario (Camae , 2013, pág. 6) informó:

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 estudio realizado registra que se debe de fortalecer las operaciones portuarias de carga mejorando los servicios de las empresas operadoras y así mismo los servicios que presta APE ante las grandes demandas que se presentan, pero para esto primero es necesario que se realice un análisis de los operadores de carga que refleje los problemas en el servicio que se otorga, y encontrar las posibles falencias que hacen que este servicio sea de gran crítica, para que una vez expuesto esto se investigue las mejores alternativas de soluciones.

Por otro lado en la tesis de la facultad de ciencias administrativas y contables de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas con el tema de tesis: **“Análisis del proceso operativo de despacho de mercancías del puerto comercial de Esmeraldas”** (Oramas, 2015, pág. 3) indicó:

Autoridad Portuaria de Esmeraldas asumió desde el 2010 la administración del puerto. Desde ese entonces hasta la actualidad, el puerto pasó a manejar casi el doble de carga mercantil. Sin embargo, este crecimiento contrasta con su infraestructura y carente servicio, estas limitaciones operativas y las demoras administrativas afectan en el servicio al cliente.

Adicionalmente por información recolectada en APE, se conoce que cuenta con equipo averiado, los cuales requieren de mantenimiento continuo o de algún arreglo, éstos se encuentran fuera de servicio, permitiendo la contratación de

operadoras de carga privadas y perdiendo dinero para el puerto comercial de Esmeraldas.

1.5 BASES TEÓRICAS CIENTÍFICAS

1.5.1 DEFINICIÓN DE PUERTO MARÍTIMO

Los puertos son instalaciones que tienen como función principal la transferencia de pasajeros y mercancías entre mar y tierra y viceversa. La Unión Europea define los puertos en términos de área portuaria, constituida por un conjunto de muelles, dársenas y superficie terrestre donde se realizan las operaciones de servicio a buques y carga. Se incluye dentro de esta área tanto la infraestructura (muelles, áreas de almacenamiento, astilleros etc.) como la superestructura, que incluye unidades fijas construidas sobre la infraestructura (edificios, talleres, etc.) como equipos móviles (grúas, etc.). Para acceder al área portuaria es preciso contar con infraestructuras de acceso marítimo (canales de acceso, ayudas a la navegación, etc.) y terrestre según (Gonzales & Trujillo, 2003).

Un puerto tiene como deber principal facilitar los servicios a sus clientes junto con su infraestructura que va de la mano con la tecnología que utiliza para hacer esto posible, esto es de gran importancia ya que los puertos a nivel mundial juegan un papel trascendental tanto como motor de desarrollo para países con zona costera como también una puerta de conexión de un país con el mundo.

1.5.2 EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

De acuerdo a la información proporcionada de la página web de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas registra:

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.

En agosto del año 2004, el puerto de Esmeraldas fue entregado en concesión por el lapso de 25 años, para la ocupación y uso de sus instalaciones operativas al Consorcio Puerto Nuevo Milenio S. A.; correspondiéndole a la parte administrativa del puerto vigilar se diera cabal cumplimiento al contrato de acuerdo y sujeto a los términos y condiciones respectivas.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas ha tenido una gran trayectoria en sus años de servicio y así mismo muchos dirigentes que por bien o mal han contribuido de una forma u otra al avance del mismo. Es importante nombrar que cada vez más el puerto comercial está movilizandocarga dentro y fuera del país convirtiéndose lo que hoy en día es el segundo puerto del país con más traslado de carga según lo manifestado por (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, págs. 1,2).

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas ha tenido una gran trayectoria en sus años de servicio y así mismo muchos dirigentes que por bien o mal han contribuido de una forma u otra al avance del mismo. Es importante nombrar que cada vez más el puerto comercial está movilizandocarga dentro y fuera del país convirtiéndose lo que hoy en día es el tercer puerto del país más importante y el segundo con más traslado de carga.

1.5.3 TIPOS DE CARGA QUE SE MOVILIZA EN UN PUERTO COMERCIAL.

En un puerto comercial de carga internacional se movilizan distintos tipos de mercancías como las que se mencionan a continuación:

1.5.3.1 Carga General Suelta

“Toda mercancía cuya forma de movilización se realice dentro unidad de carga, excepto contenedores aéreos”. (Aduana del Ecuador, 2013, pág. 4).

1.5.3.2 Carga Granel Líquido

“Es una mercancía que se encuentra en estado líquido y que se transporta de manera homogénea, sin envasar y que se puede manipular de forma continua (productos petrolíferos, gases licuados, agua, aceite, etcétera)” (García, 2009, pág. 162).

1.5.3.3 Carga Granel Sólida

Las cargas sólidas a granel incluyen un variado conjunto de mercancías: de cereales a carbón, de azúcar a mineral de hierro, que tienen en común transportarse como cargas homogéneas sin envase. Estas dos propiedades hacen que sea fácil su carga en las bodegas de un granelero o bulk-carrier. (Centro de conocimientos de la industria marítima, 2013, pág. 1)

1.5.3.4 Carga Contenerizada

Este tipo de carga se transporta en cajas cerradas y selladas, identificadas con el nombre contenedor y pueden ser de 20 pies o de 40 pies, sirven para transportar carga seca especialmente y es el medio de transporte más utilizado en los puertos marítimos del mundo (Universidad de California, 2000, pág. 20)

1.5.4 MAQUINARIAS DISPONIBLES PARA EL TRASLADO DE LA CARGA

Una vez que el puerto comercial de Esmeraldas pasó de la administración (Puerto Nuevo Milenio) a la empresa pública (Autoridad Portuaria de Esmeraldas), esta se hizo responsable de administrar las instalaciones y las operaciones portuarias de los distintos tipos de carga que arriban, tanto de importación como de exportación. Dentro de los aspectos relevantes de este cambio de administración la Autoridad Portuaria de Esmeraldas como punto de la culminación de la concesión, asumió los equipos que eran utilizadas por la concesionaria, dentro de estos máquinas portacontenedores llenos y de vacíos, montacargas, grúa telescópica de gran capacidad de izaje, entre otros equipos, con máquinas que tenían entre 5 y 10 años de uso; estas son:

1.5.4.1 Reach Stacker (Manejo de Contenedores llenos)

Es un vehículo utilizado para el manejo de contenedores de carga intermodales en pequeños terminales o puertos a medianas. Los reach stacker son capaces de transportar un contenedor distancias cortas muy rápidamente y apilarlos en varias filas en función de su acceso. (Tolin, 2014, pág. 4).

Ilustración 1: Reach Stacker



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

1.5.4.2 Montacargas

“Son vehículos contrapesado con capacidades de 2.5, 4, 7, 10 toneladas, en su parte trasera de acero o metal que mediante dos horquillas verticales rígidas puede transportar y apilar cargas generalmente montadas sobre tarimas o pallets.” (AbcPack, 2013).

Ilustración 2: Montacargas



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

1.5.4.3 Camiones

“Los camiones normalmente son utilizados para el transporte de los contenedores hasta el lugar del almacenamiento y el posterior traslado.” (Tolin, 2014, pág. 5).

Ilustración 3: Camiones



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

1.5.4.4 Top y Side Loader (Manejo de Contenedores vacíos)

“Maquinaria utilizada para manejar contenedores, con capacidad para mover alrededor de 40 TON y apilar 5 contenedores. Sostiene los contenedores por sus cuatro lados.” (Tolin, 2014, pág. 5).

Ilustración 4: Top y Side Loader



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

1.5.4.5 Grúa

“Capacidad de carga hasta 400t, alcance de 57,9m tiene un motor del vehículo de 405 kw y el motor de la grúa de 171 kw.” (Tolin, 2014, pág. 4)

Ilustración 5: Grúa Terex



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Los equipos que se presentan anteriormente son aquellos utilizados en las operaciones de carga habitualmente en el puerto, cuando uno de estos equipos no funciona o simplemente no abastece a la carga que se está movilizand o es cuando intervienen las operadoras de carga y por lo general se contrata aquellas que cumplan con las exigencias del puerto, esto se lo hace para brindar un mejor servicio y buscar la eficiencia en la labor que realizan a diario.

1.5.5 SERVICIOS DISPONIBLES DEL PUERTO COMERCIAL

Se establece como servicio portuario a las actividades de prestación que tiendan a la consecución de los fines que a las Autoridades Portuarias se asignan por dicha Ley y se desarrollan en su ámbito territorial.

La prestación de los servicios portuarios podrá ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, siempre que no implique ejercicio de autoridad según (Chica, Jefa de comercio exterior, 2014)

El puerto de Esmeraldas presta servicios a las naves, como prácticos, remolcadores, amarradores y lancha para prácticos, servicio a la carga y descarga de carga general, gráneles sólidos y líquidos, vehículos y carga proyecto.

- Servicio de transferencias hacia la zona de almacenaje de APE, aquí se recibe la carga y se lleva con maquinarias hacia las zonas de almacenamiento.
- Servicio de almacenamiento y seguridad de mercancías en patios cerrados y abiertos.
- Servicios de despacho de mercancías, aquí se utilizan equipos portuarios para brindar este servicio a excepción de la carga autopropulsada o vehicular.
- Servicio de consolidación³ y desconsolidación⁴ de mercancías.
- Prestación de cuadrilla y equipos de carga/descarga para aforos físicos e inspecciones de antinarcóticos, aquí la Autoridad Portuaria de Esmeraldas

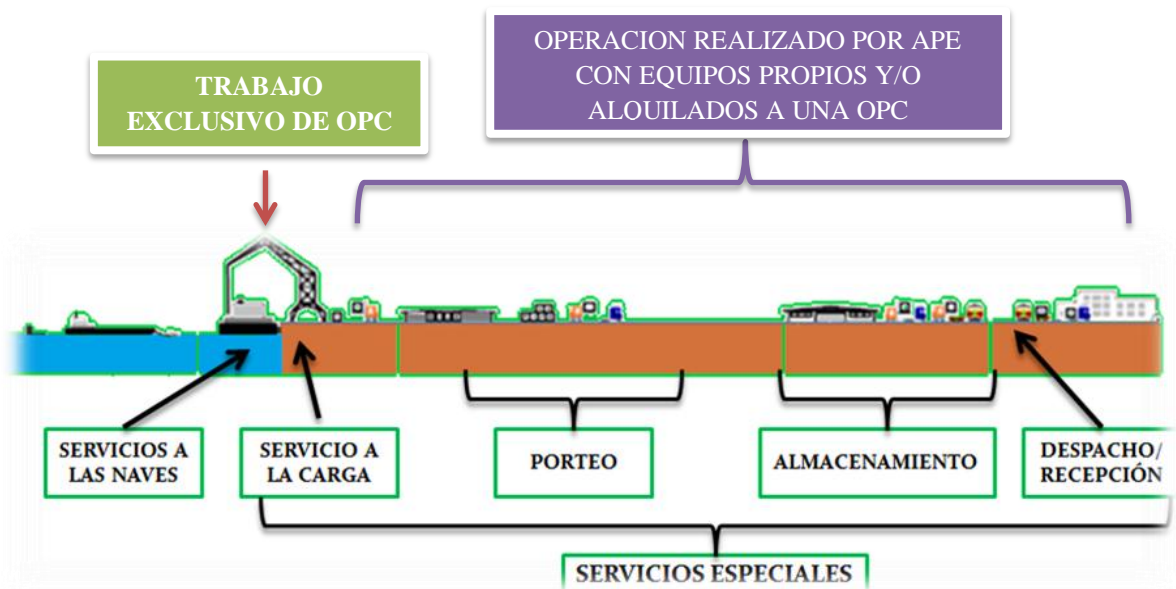
³ **Consolidación.**- Es un servicio del Transporte Internacional que consiste en agrupar varias cargas de embalajes distintos o iguales, pertenecientes a diferentes consignatarios dentro de un mismo contenedor o paleta, para ser transportados, como una unidad, por vía aérea o marítima.

⁴ **Desconsolidación.**- Descarga o vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.

proporciona personal y equipo portuario para realizar este servicio en coordinación con la policía de antinarcóticos.

- Alquiler de equipos y maquinarias por hora, de acuerdo a la disposición de los mismo APE autoriza el alquiler de los mismos
- Conexión y desconexión de baterías a vehículos.
- Servicio de aprovisionamiento de energía eléctrica y agua potable, de acuerdo al cliente se le provee del servicio a la nave.

Ilustración 6: Servicios al arribo de un buque



Fuente: MSC. Ing. Christian Mora Torres

Como se puede observar en la ilustración 6 las OPC intervienen exclusivamente dentro de la nave para estibar o desestibar la mercadería, mientras que en el porteo, transferencia y despacho y recepción de mercancías es realizada con equipos de APE y en algunos de los casos ha tenido que recurrir al alquiler de equipos a una operadora de carga del medio.

1.5.6 OPERADOR DE CARGA

“Los operadores portuarios se clasifican en: Operador portuario de buque (OPB), operador portuario de carga (OPC), operador portuario de servicios conexos (OPSC) y operador portuario de pasajeros (OPP)” según (Camae, 2014, pág. 1).

El operador portuario de carga se lo define como aquel que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan a bordo de las naves o dentro de un recinto portuario. Los OPC dispondrán de maquinarias especializadas, equipos, herramientas e implementos de seguridad para sus trabajadores, debidamente capacitados y especializados para su manejo. Según (Contecon S.A, 2014, pág. 8).

1.5.7 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. (Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria del Ecuador , 2010, pág. 3)

Ilustración 7: Agencias Navieras que operan en el puerto de Esmeraldas

AGENCIAS NAVIERAS
AGENCIA TÉCNICO MARÍTIMA TECNISEA CIA LTDA.
BBC CHATERING
ANDINAVE S.A
GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA.
REPRESNACIONES MARÍTIMAS DEL ECUADOR S.A
TRANSPORTES Y REPRES. INTERNACIONALES S.A TRADINTER

Elaborado por: Departamento de Operaciones de APE
Fuente: Departamento de Operaciones de APE

1.6 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

El presente trabajo de investigación es respaldado por documentos oficiales, tales como:

- Reglamento de operaciones portuarias para la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.
- Ley general de puertos.
- Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador.
- Atribuciones y Responsabilidades de SPTMF

Según lo manifestado en el (Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010, págs. 22,25,26) se entiende como Operador de Carga Portuaria lo siguiente:

II.4 OPERACIONES EN BUQUE Y EN TIERRA

II.4.1 “Rol de los Operadores Portuarios de carga.- La responsabilidad por el buen uso de las obras, instalaciones y equipos portuarios deberá ser cubierta por los OP de los servicios correspondientes, que cuidarán en todo momento por la integridad y seguridad de los mismos, pudiendo, en caso contrario, ser interrumpido su trabajo y sancionados hasta con la pérdida definitiva de su autorización.

La Autoridad Portaría tendrá bajo su responsabilidad el mantenimiento de los muelles que administre así como también de sus instalaciones y equipos, de las condiciones de seguridad en la navegación que le competan y de los demás bienes que constituyan el Dominio Público Portuario bajo su administración directa.

También se permitirá la subcontratación entre ellos y la de empresas o mano de obra especializadas (p.e. transportistas o estibadores) por parte de los OP, para el ejercicio de sus especialidades respectivas. La compañía que efectúe estas subcontrataciones o intercambios será responsable del trabajo de la otra compañía, el equipo y el personal que toma o subcontrata, como si fuera propio para todos los efectos y durante el tiempo que dure la operación portuaria.

II.4.6 Transporte interno en terminales de contenedores.- El transporte interno durante la operación del buque, desde el gancho al área de almacenamiento o Pre-Stacking y viceversa, deberá ser ejecutado por el equipo del OPC.

Los equipos, podrán ser provistos por empresas privadas distintas del OPC, siempre que cumplan los requisitos exigidos y sean contratados por el OPC, actuando bajo su responsabilidad.

Por otra parte existen leyes que regulan a los puertos comerciales del Ecuador:

Art. 1.- Todas las instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las actividades relacionadas con sus operaciones que realicen organismos, entidades y personas naturales o jurídicas se regirán por las disposiciones contenidas en esta Ley. Art. 2.- Las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacionales se ejercerán a través de los siguientes Organismos: a) Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos. b) Dirección de la Marina Mercante y del Litoral. c) Entidades Portuarias, según la Ley General de Puertos (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1976, pág. 1).

Al hablar de los puertos del Ecuador existe un ente regulador que dispone de normas para las terminales marítimas, este ente regulador actúa de la misma forma para los operadores portuarios de carga que necesiten acreditarse.

Los puertos comerciales del Ecuador y sus respectivos terminales se encuentran regulados por las Normas Que Regulan Los Servicios Portuarios En El Ecuador, emitidas por la SPTMF con fecha 13 de febrero de 2013, donde se registran las definiciones de cada uno de los servicios que brindan los puertos como su ámbito de aplicación y forma de prestación de acuerdo al decreto indican. (SPTMF, 2013, pág. 3).

Según el (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2014) establece lo siguiente de la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial:

Este ente de control y supervisión de las actividades marítimas y fluviales se encarga de analizar para las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, con propósitos comerciales, por parte de personas naturales, jurídicas, privadas o públicas.

- Requisitos para registrarse como operador portuario de carga en la subsecretaría de puertos.

La subsecretaría de puertos concede a los operadores portuarios de carga una matrícula otorgada por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional a nivel nacional con una validez de cinco años fiscales debiendo cancelar los valores anuales hasta el 31 de enero de cada año.

Los requisitos para matricularse son los siguientes:

- a) Solicitud firmada por el representante legal, dirigida al Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, señalando el tipo de matrícula que desea obtener, puerto donde va a operar y el o los servicios que va a prestar.
- b) Copia certificada de la escritura pública de la constitución de la compañía, en cuyo objeto social consten el o los servicios portuarios a ser prestados.
- c) Nómina actualizada de socios o accionistas de la compañía otorgada por la Superintendencia de Compañías.
- d) Copia certificada del nombramiento del representante legal, inscrito en el Registro Mercantil, anexando copia de cédula de ciudadanía y copia del último certificado de votación.
- e) Copia certificada del Registro Único de Contribuyentes (RUC)
- f) Cuadros del personal propio y/o contratado y calificado para la prestación del servicio en el puerto, adjuntando matrículas otorgadas por la Capitanía del Puerto respectiva donde laborarán, y certificados de experiencia.

- g) Lista del equipo de uso portuario, en caso de que sea propio, copia de la matrícula, y en caso de que sea contratado, copia certificada de los contratos respectivos.
 - h) Afiliación a una de las cámaras de la producción.
 - i) Dirección domiciliaria, número de teléfono, fax, correo electrónico, etc. De la empresa, ubicados en el puerto donde prestará servicio.
 - j) Cancelar los valores respectivos por la emisión de la matrícula de OPC solicitada. (MTOP, 2015)
- Requisitos para obtener la autorización de autoridad portuaria de Esmeraldas para la prestación de servicios en el puerto comercial a operadoras portuarias de carga.
 - a) Solicitud dirigida a la gerencia general de la autoridad portuaria de Esmeraldas; firmada por el representante legal de la empresa.
 - b) Copia de la matrícula para prestar servicios de operador portuario de carga
 - c) Copia del pago anual a la subsecretaria Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.
 - d) Listado y copia de las matriculas vigentes que habilite al personal que labora para la empresa operadora, como personal marítimo.
 - e) Lista de equipos propios o arrendados, suficientes y adecuados para atender los servicios que pueda prestar en condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exija sus propios tráficos.
 - f) Copia de las planillas actualizadas de aportaciones a IESS. Adicional de la primera vez entregada para la elaboración del contrato, estas deben presentarse mes a mes en el departamento de seguridad de APE, en caso de no hacerlo el personal a su cargo se verá imposibilitado e ingresar al recinto portuario.
 - g) Copia del Registro Único Contribuyente vigente
 - h) Póliza de responsabilidad civil a favor de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas. Monto para operadoras de carga \$50.000
 - i) Póliza de seguros por accidentes personales. Monto individual por trabajador \$10.000

- j) Copia del nombramiento del representante legal vigente debidamente inscrito en el Registro Mercantil
- k) Copia de los certificados de capacitación de seguridad integral portuaria del personal contratado. En caso de no tener la respectiva capacitación, podrá solicitar a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas la respectiva capacitación en este campo.
- l) Copia a color de la cedula de identidad del representante legal.
- m) Entregar lista de precios autorizados a cobrar por los servicios prestados a sus clientes, los mismos que deben ser igual a los presentados en la subsecretaria de puertos y transporte marítimo y fluvial
- n) Presentación de la fianza o garantía bancaria a favor de la autoridad portuaria de Esmeraldas por valores generados en las operaciones. Monto se encuentra en trámite de autorización de la subsecretaria de puertos
- o) Pago de tasa por el valor de \$350, por concepto de acreditación de servicios como operador portuario, monto que será cancelado por año fiscal, luego de la firma del contrato.

El presente tema se respaldó en las leyes y reglamentos mencionados anteriormente, debido a que en él se identifica las diferentes funciones que debe realizar un operador de carga dentro del recinto portuario además de las responsabilidades que le competen, fortaleciendo así de esta manera el tema de investigación, estas leyes y reglamentos además sirvieron de ayuda para comparar con lo que hoy en día realizan los operadores de carga y así mismo identificar si se está siguiendo con lo dispuesto. Esto es de gran importancia a la investigación ya que al haber realizado un análisis del mismo es necesario conocer hasta donde llegan sus responsabilidades y bajo que disposiciones les corresponden trabajar, así mismo como sus leyes y normas que los respalda y los requisitos para establecerse como operadora portuaria de carga.

1.7 OBJETIVOS

1.7.1 OBJETIVOS GENERAL

Analizar la situación de los operadores de carga que operan en el puerto comercial de Esmeraldas, con el fin de identificar su oferta de servicio ante una posible demanda de equipos portuarios por parte de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

1.7.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ✓ Analizar la situación actual del servicio de carga, descarga y despacho de mercadería en el Puerto Comercial de Esmeraldas.
- ✓ Analizar la oferta de servicios para carga y descarga de mercadería por parte de las operadoras portuaria de carga de la ciudad de Esmeraldas.
- ✓ Identificar las medidas que está tomando en cuenta APE referente a la falta de equipos.
- ✓ Identificar las posibilidades por parte de los operadores de carga de invertir en más equipos y que acogida tendría en APE.
- ✓ Determinar los operadores portuarios de carga que estaría en las condiciones de ofertar los servicios que pueda demandar el Puerto Comercial de Esmeraldas.

CAPÍTULO II

2.1 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1 DELIMITACIÓN

- CAMPO: Comercio Exterior
- ÁREA: Estudio Situacional de Profesionales y Operadores Portuarios de Carga del Comercio Exterior
- ASPECTOS: Análisis situacional de los operadores de carga en el Puerto Comercial de Esmeraldas.
- ESPACIO O LUGAR: Puerto de Esmeraldas.
- TIEMPO O PERIODO: Noviembre 2014 – Octubre 2015.
- LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Estudio Situacional de Profesionales y Operadores de Comercio Exterior.

2.1.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación fue de carácter: descriptivo y explicativo ya que se realizó una descripción de los hechos y realidad actual del puerto comercial de Esmeraldas en cuanto a los procedimientos de movilidad de la carga que arriba y salida del puerto utilizando los hechos o logros registrados y artículos de periódico con noticias referentes al tema que se estudió.

Esto permitió explicar las causas por las cuales el puerto requiere de la empresa privada para movilizar la carga y además plantear opciones para que ellos mismos realicen esta labor sin ayuda de otros.

2.1.3 TIPOS DE MÉTODOS

ANALÍTICO – SINTÉTICO: Este tipo de método sirvió para identificar cada una de las partes que caracteriza la realidad que hoy en día acontece en el Puerto Comercial de Esmeraldas y de esta manera conocer la relación causa - efecto, estudiando parte por parte los procesos y sintetizando al final las conclusiones y recomendaciones.

HISTÓRICO – LÓGICO: Este método se utilizó para estudiar los antecedentes, realizando la respectiva recolección de información ya sea en libros o páginas web permitiendo conocer el por qué? De lo que acontece en la actualidad. (Beatriz, 2013).

2.1.4 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Al momento de obtener información necesaria para la construcción del trabajo de investigación se utilizó como técnica la entrevista aplicada a los operadores de carga que prestan sus servicios a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas y a los funcionarios de APE encargados de regular esta actividad, con el fin de obtener información significativa para el análisis de la problemática planteada en la investigación, y proyectar sugerencias para la solución de las mismas.

Además de esto se agregó la técnica de observación para completar la información con datos que no se han podido obtener en las entrevistas.

2.1.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

Para profundizar la investigación y conocer el problema que acontecen el puerto comercial de Esmeraldas en el tema de operaciones de carga y manejo de equipos se realizó entrevistas a funcionarios de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Tabla 2: Muestra entrevista a personal de APE

INSTITUCIÓN	MUESTRA	CARGO	NOMBRES	TÉCNICA
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	4	Jefe de Operaciones Portuarias	Ing. Richard Reyes	Entrevista
		Jefe del Departamento Técnico	Ing. Héctor Valverde	Entrevista
		Jefa de Control Aduanero	Ing. Belinda Sabando	Entrevista
		Jefe de Atención a Clientes	Ing. Crhistian Mora Torres	Entrevista

Además de los funcionarios de APE también se les realizó entrevistas a empresas privadas operadores de carga registrados en la provincia para conocer su punto de vista, entre estos están incluidos los que se detallan a continuación:

Tabla 3: Muestra de entrevista a OPC'S

INSTITUCIÓN	MUESTRA	CARGO	NOMBRES	TÉCNICA
Empresas Operadoras de Carga de la Provincia	8	Gerente General de Transesti	Ing. Ana María Vásquez Serrano	Entrevista
		Representante de Biopalma S.A	Ing. Armando Egues	Entrevista
		Director de Operaciones de Cargoport Cia. Ltda.	Ing. Julio Villa	Entrevista
		Representante Joyaport S.A	Ing. Mario Alzamora	Entrevista
		Gerente General Cia. Krata S.A	Guillermo Rodríguez Miranda	Entrevista
		Representante Legal Naljour S.A	Ing. Felipe Espinel	Entrevista
		Presidente de Opergransa	Jorge Canelos Molineros	Entrevista
		Representante Legal de Zamarino	Ing. Cecilia Velazco	Entrevista

La técnica de la observación se realizó durante las operaciones que diariamente se dan en el puerto comercial de Esmeraldas, analizando tanto la carga de importación como la de exportación. En estas las operadoras de carga intervienen con su personal de estiba y desestiba de la carga, en algunos casos se pudo evidenciar que equipos portuarios ajenos a la APE operaban la carga que acababa de arribar a los muelles y que pertenecían a una OPC local, o en algunos casos hasta dos operadoras trabajaban al mismo tiempo, tanto con el personal como con los equipos, esto se llevó a cabo con el fin de conocer el proceso que realiza los operadores de carga, tiempos que demoran en realizar y momento en que intervienen los equipos de APE, con el propósito de observar si se ejecutan de una manera adecuada.

CAPÍTULO III

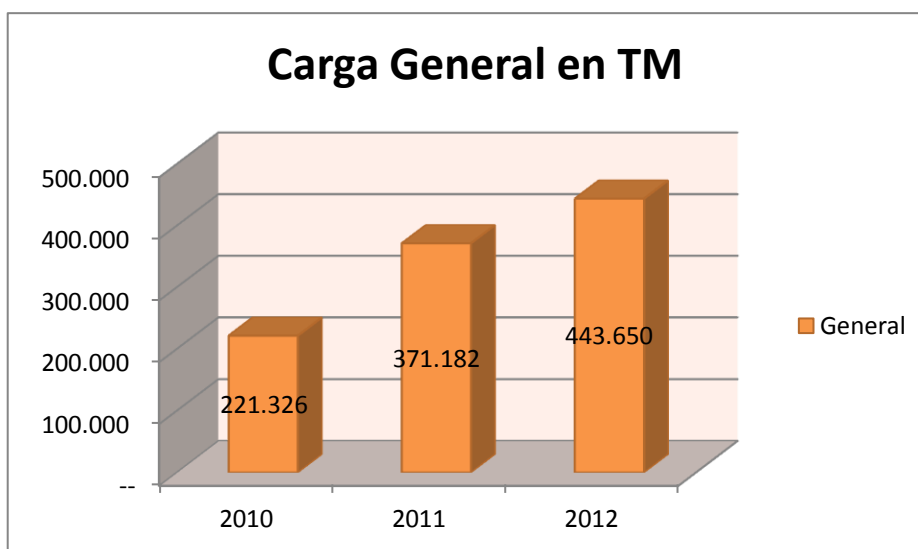
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1 CARGA QUE MOVILIZA EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Entre los distintos tipos de carga que se han movilizado en APE entre los años 2010-2012 constan los siguientes:

3.1.1 Carga general:

Ilustración 8: Movimiento de carga general en T.M años 2010-2012

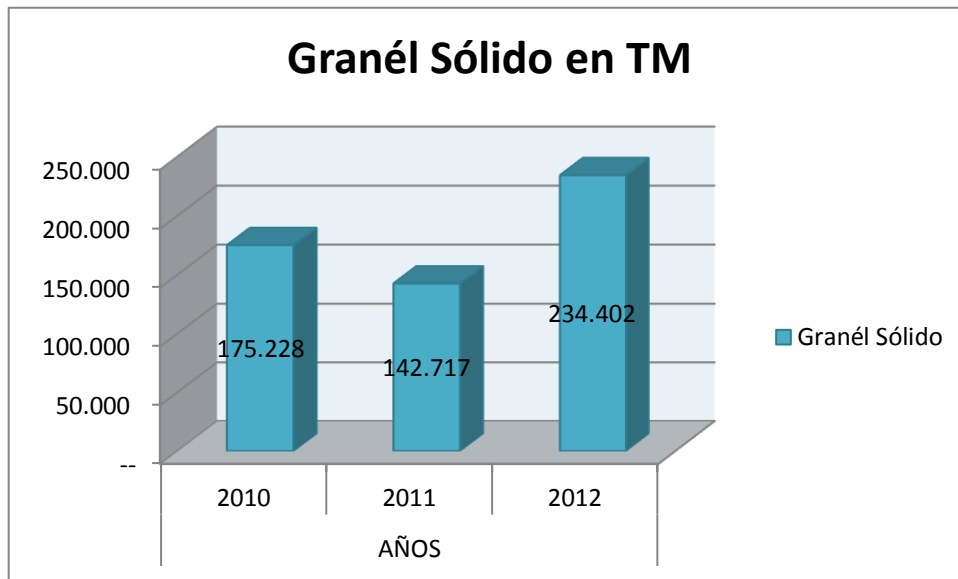


Fuente: Departamento Estadístico de APE.

La carga general de acuerdo a la ilustración 8 obtuvo un crecimiento notorio en el año 2011 del 67,71%, se puede considerar como uno de los principales motivos el cambio de modelo público, al modelo de gestión privado de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

3.1.2 Carga granel sólido:

Ilustración 9: Movimiento carga granel sólido en T.M años 2010-2012

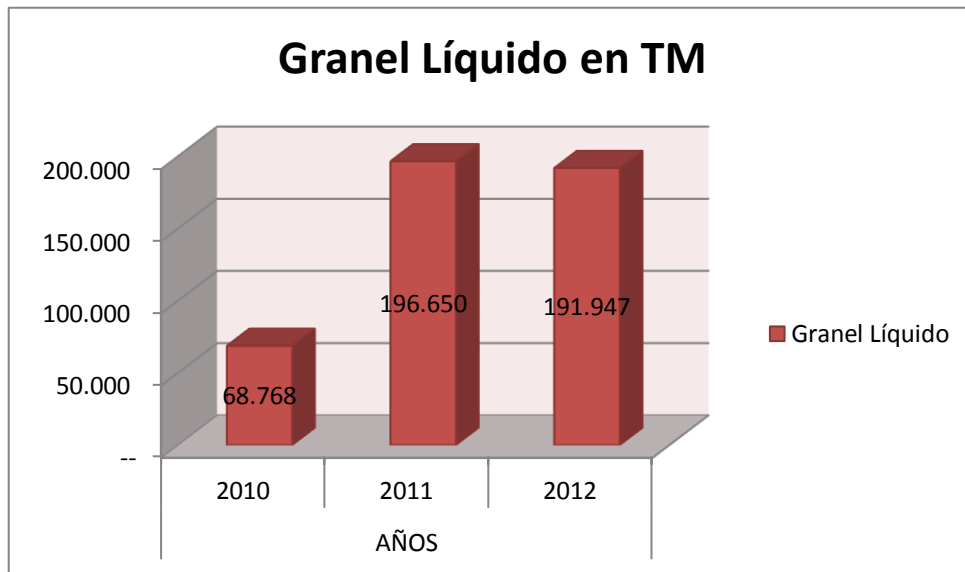


Fuente: Departamento Estadístico de APE.

En el año 2011 se registró una deducción de este tipo de carga dado por diferentes factores que se presentaron, mientras que en el año 2012 “se registró un incremento, manejando carga de carbón, cascarilla de palma africana por primera vez por el puerto de Esmeraldas, esto permitió que se incremente el volumen significativamente en este tipo de carga” según (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011, pág. 6).

3.1.3 Granel líquido

Ilustración 10: Movimiento carga granel líquido en T.M años 2010-2012



Fuente: Departamento Estadístico de APE.

Según (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011, pág. 6) detalla lo siguiente:

Este tipo de carga se incrementó abruptamente por la sencilla razón que APE permitió operar libremente en el puerto comercial de Esmeraldas a operadoras que eran de la provincia y que en la anterior figura no lo podía hacer por un condicionamiento por la anterior administradora del puerto que daba preferencia de uso a la firma operadora de carga de su cartera de negocios.

Los resultados de esta estrategia a simple vista se pueden observar que fueron muy beneficiosas para APE, sus clientes y los usuarios.

3.2 EQUIPOS Y ESTADO DE MAQUINARIAS DISPONIBLES EN APE.

Para los servicios a la carga actualmente el puerto de Esmeraldas tiene a disposición del siguiente listado de maquinarias:

Tabla 4: Listado de equipos disponibles en APE

Maquinarias	Tipo	Funcionamiento SI-NO	Observaciones
HELI	Montacargas CPCD40 M01 4TON.	SI	
HELI	Montacargas CPCD70 M02 7 TON	NO	EN REPARACIÓN Y FALTA DE LLANTAS
HELI	Montacargas CPCD100 M03 10TON	SI	
HELI	Montacargas CPCD100 M04 10TON	SI	
HELI	Montacargas CPCD16A M05 16TON	SI	
HELI	Montacargas CPQD25 M10 2.5 TON	SI	
HELI	Montacargas CPCD3.5 M12 3.5 TON	NO	ALTERNADOR EN MAL ESTADO
HELI	Montacargas CPCD100 M14 10TON	SI	
HELI	Montacargas CPCD160A M15 de 16 TON	SI	
HYSTER	REACH STEAKER M06 (PORTACONTENEDORES HR45-27 de 45 TON)	NO	FALTA REPUESTO PARA SOLUCIONAR PROBLEMA EN BANCO DE VÁLVULA
HYSTER	SLEDD LOADER H400H-ECH 7TON M07 (PORTACONTENEDORES AL VACIO)	NO	FALTA PRESIÓN AL FRENO
HYSTER	TOP LOADER M08 (PORTACONTENEDOR H1050E-CH5 40 TON)	NO	TURBO EN MAL ESTADO
HYSTER	TOP LOADER M09 (PORTACONTENEDOR H1150HD - 40TON)	NO	CORONA DE TRANSMISIÓN EN MAL ESTADO
TEREX	REACH STEAKER M16 - CS7.5S6 de 10TON. (PORTACONTENEDORES AL VACIO)	NO	FALTA ENLLANTAR LA PARTE TRASERA LADO DERECHO
TEREX	GRÚA M17 - RT-780 de 80 TON.	SI	
TEREX	REACH STEAKER M18 - TFC-45 de 45TON. (PORTACONTENEDORES LLENOS)	SI	SE BAJA EL BOOM, EL SPREADER RECOGE Y ABRE LENTAMENTE
KODIAK	Cabezal KODIAK 157E C01 40TON	SI	
KODIAK	Cabezal KODIAK 157E C02 40TON	SI	
KODIAK	Cabezal KODIAK 157E C03 40TON	SI	
KODIAK	Cabezal KODIAK 157E C04 40TON	NO	CAJA DE CAMBIO EN MAL ESTADO
RENAULT	Trailer RENAULT 460DXI C05 40 TON	NO	SE ESTA REPARANDO, BOMBA DE AGUA
DEMAC	GRÚA M11 DEMAC AC-400	NO	REPARANDOSE EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL POR LA EMP. MAYRESA
SPREDER MANUAL	SPREDER #1 40'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #2 40'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #3 40'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #4 40'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #5 20'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #6 20'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #7 20'	SI	
SPREDER MANUAL	SPREDER #8 20'	SI	
AUTOMÁTICA	SPREDERS	NO	
AUTOMÁTICA	SPREDERS	NO	
AUTOMÁTICA	PUSH PUL	SI	
CARRETAS	CHASSIS # 1	SI	
CARRETAS	CHASSIS #2	SI	
CARRETAS	CHASSIS #3	SI	
CARRETAS	CHASSIS #4	SI	

Fuente: Departamento de Talleres de APE.

Como se observa en la tabla 4 la mayoría de los equipos principales para los servicios a la carga, se encuentran en mal estado, no cumplen con su función normalmente y se encuentran en reparaciones.

3.3 MOVIMIENTO DE CARGA DE LAS AGENCIAS NAVIERAS DE ACUERDO A LA OPC UTILIZADA.

El rol de las agencia navieras es de suma importancia para un puerto, principalmente cuando son ellas las principales en captar la atención del cliente, estas agencias navieras como se ha explicado en el desarrollo de la investigación, son aquellas que programan la entrada de los buques al puerto comercial, y de la misma manera designan a la operadora de carga que realizará la labor necesaria.

Según lo observado en tabla 5, la cual muestra el movimiento de carga de importación que arribó al puerto comercial de Esmeraldas y fue atendido por las agencias navieras, está la agencia REPRESENTACIONES MARÍTIMAS DEL ECUADOR S.A REMAR que atendió la mayor cantidad de buques que arribaron al puerto, continuando con la agencia naviera de GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA. y TÉCNICO MARÍTIMA TECNISEA CIA LTDA; en cuanto a las exportaciones que se muestran en la tabla 6, se manejó las exportaciones de la misma forma que las importaciones.

Tabla 5: Movimiento de carga de importación según agencias navieras.

(Carga en TM.) Según año 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A. REMAR	64.249	175.281	-	-	239.530
GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA.	149.570	-	73.189	-	222.759
AGENCIA TECNICO MARITIMA TECNISEA CIA LTDA.	74.854	-	-	-	74.854
BBC CHARTERING	69.084	-	-	-	69.084
TRANSPORTE Y REPRE. INTERNACIONALES S.A.	37.450	-	-	-	37.450
ANDINAVE S.A.	18.787	-	-	-	18.787
TOTAL	413.994	175.281	73.189	0	662.464
% PARTICIPACIÓN	62,5%	26,5%	11,0%	0,0%	100,0%

Fuente: SPTMF Boletín Estadístico año 2012

Tabla 6: Movimiento de carga de exportación según agencias navieras.

(Carga en TM.) Según año 2012

AGENCIAS NAVIERAS	TIPOS DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A. REMAR	59	13.884	120.458	98.497	232.898
GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA.	3.693	-	30.000	56.804	90.497
AGENCIA TECNICO MARITIMA TECNISEA CIA LTDA.	-	-	-	36.646	36.646
ANDINAVE S.A.	24.383	-	-	-	24.383
BBC CHARTERING	1.420	-	10.755	-	12.175
TRANSPORTE Y REPRE. INTERNACIONALES S.A.	101	-	-	-	101
TOTAL	29.656	13.884	161.213	191.947	396.700
% PARTICIPACIÓN	7,5%	3,5%	40,6%	48,4%	100,0%

Fuente: SPTMF Boletín Estadístico año 2012

3.4 SITUACIÓN ACTUAL DE LAS OPC EN ESMERALDAS.

Actualmente en el puerto comercial de Esmeraldas y en la Subsecretaría de Puertos se encuentran registradas 8 operadoras de carga que prestan sus servicios en APE, como se demuestra a continuación:

Tabla 7: Operadores portuarios de carga registrados en APE.

OPERADORES DE CARGA	
1	TRANSESTI S.A
2	BIOPALM S.A
3	CARGOPORT CIA. LTDA.
4	JOYAPORT S.A
5	KRATA S.A
6	OPERGRANSA S.A
7	ZAMARINO S.A
8	VERIFETS S.A

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Las OPC`s que actualmente realizan su labor dentro del puerto comercial de Esmeraldas ofrecen los distintos servicios, según lo detallado en tabla 8.

Tabla 8: Servicio que prestan las OPC`s registradas en Esmeraldas

OPERADORES	SERVICIOS
TRANSESTI S.A	Carga/Descarga
BIOPALM S.A	Carga/Descarga
CARGOPORT CIA. LTDA.	Carga, descarga, puesta a disposición de medios mecánicos y terrestres, para servicio a la carga, puesta a disposición de mano de obra para transferencia de carga.
JOYAPORT S.A	Carga/Descarga
KRATA S.A	Carga / descarga, movilización en el área portuaria.
OPERGRANSA S.A	Carga/Descarga
ZAMARINO S.A	Carga/descarga, estiba reestiba y desestiba, trinca y destrinca.
VERIFETS S.A	Tarja

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Todas las operadoras de carga que están calificadas de acuerdo a la tabla 7 pueden realizar labores de estiba y desestiba de las cargas de tipo general, contenedores, vehicular, y de graneles sólidos, a excepción de OPERGRANSA, y JOYAPORT que son aquellas que se especializan en los granéles sólidos y líquidos; y KRATA que maneja solo graneles sólidos como la astilla de eucalipto.

De las empresas operadoras de carga se registró que el 70% son de capital esmeraldeño, y de estas, solo existe una que cuenta con equipos portuarios como montacargas con distinta capacidad de toneladas, Reach Stacker y camiones pórticos que son utilizados para la transferencia de tubos, contenedores y otros tipos de carga, esta empresa como se detalla en la tabla 7 es CARGOPORT S.A.

Esta empresa privada y de capital esmeraldeño sería la única operadora de carga en la actualidad que podría realizar una operación de porteo o transferencia de carga, despacho y de recepción, con sus propios equipos dentro del recinto portuario de Esmeraldas.

3.5 FODA DE LAS EMPRESAS OPERADORAS DE CARGA.

Con la finalidad de conocer e identificar las condiciones actuales sobre las empresas operadoras de carga se ha realizado un análisis FODA que comprende las fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades que se ha podido captar de las entrevistas a los operadores de carga durante la investigación realizada. Para realizar el análisis se tomó en cuenta 3 operadoras de carga de la provincia las cuales tienen la mayor demanda en el puerto comercial de Esmeraldas y manejan el mismo tipo de carga, como lo son la general, vehicular y contenedores.

En ambos análisis que se realizaron se destacó como principal fortaleza para las empresas, el personal que tienen a su disposición ya que las mismas se preocupan por la capacitación de sus trabajadores con el fin de que se brinde un servicio de calidad y se cumpla con las exigencias del puerto de Esmeraldas y de los clientes que solicitan de sus servicios, a más de esto está su ubicación cercana al área portuaria y las oficinas en la provincia que favorece en gran parte a la labor que deben realizar a diario.

Por otra parte están las oportunidades que les ofrece el puerto, como la ampliación de sus instalaciones, la constante demanda de importación y exportación de productos, y la falta de equipos para manejar la carga que arriba. Sin embargo esta su modelo de gestión no determinado, que no asegura la labor de los operadores en los servicios especiales que brinda el puerto a la carga, junto con los altos precios en la adquisición de maquinaria para las operadoras que no disponen de este servicio.

3.5.1 CARGOPORT CIA. LTDA.

Ilustración 11 : FODA empresa Cargoport



Fuente: Departamento de Operaciones de la empresa Cargoport

3.5.2 ZAMARINO S.A

Ilustración 12: FODA empresa ZAMARINO



Fuente: Departamento de Operaciones de la empresa Zamarino

3.5.3 TRANSESTI S.A

Ilustración 13: FODA empresa TRANSESTI



Fuente: Departamento de Operaciones de la empresa Transesti

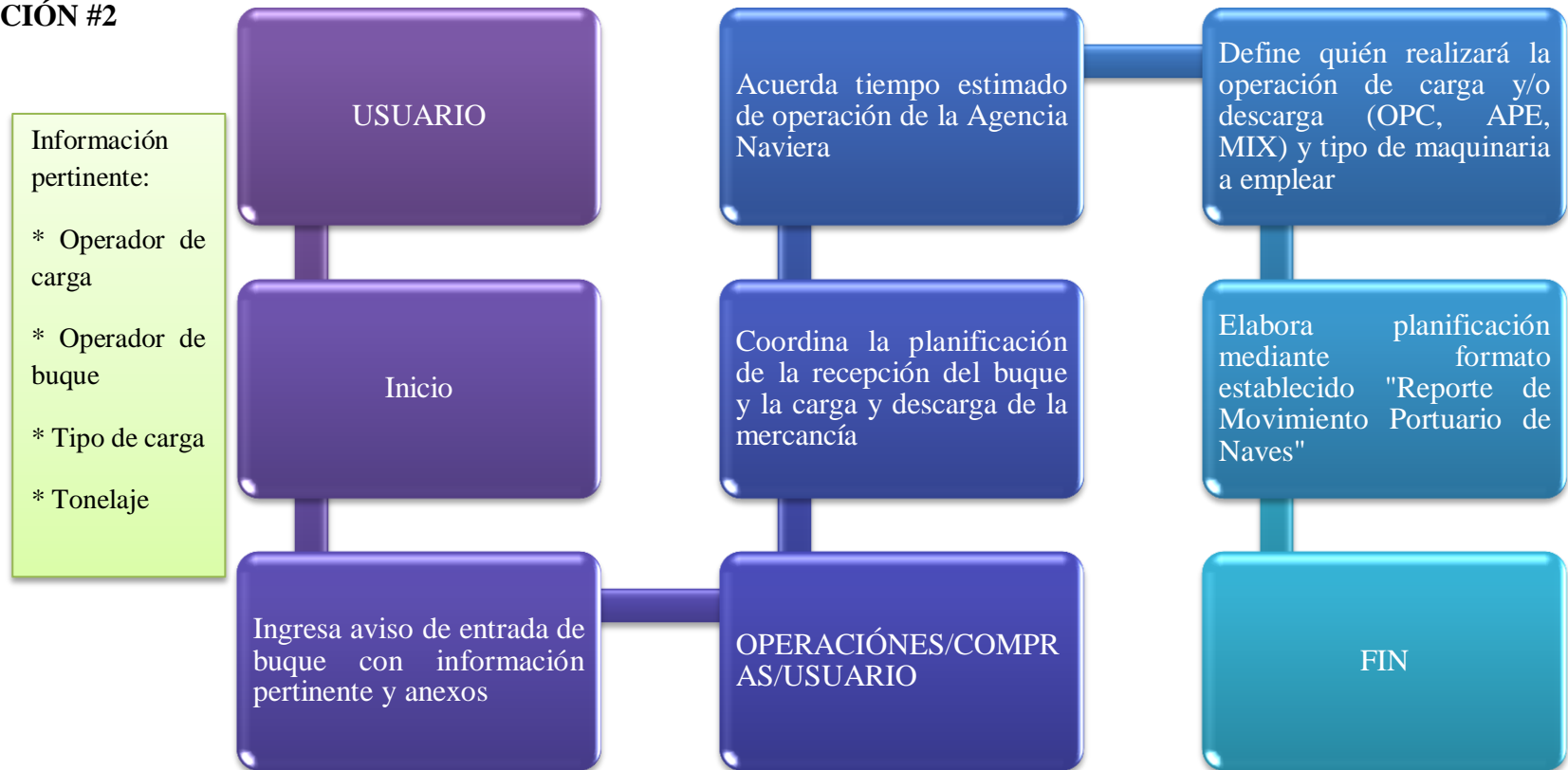
3.6 APLICACIÓN FICHA DE OBSERVACIÓN

Tabla 9: Ficha de observación #1

FICHA DE OBSERVACIÓN		
Lugar:	AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	
Fecha:	15-abr-14	
Proceso a observar:	OPERACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN (CONTENEDOR LLENO)	
Aspectos a observar	Descripción	Observaciones
Proceso realizado	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitud de entrada y b/l. - Ingreso de información en ASP 21 y ECUAPASS, previo arribo de la carga al patio. - Preparación de tarja para recepción. - El OPC realiza la desestiba de carga a muelle y/o estiba para desembarcar mercancía. - El OPC realiza la tarja. - Porteo de la carga al lugar de almacenamiento. 	La tarjadora es contratada por la Agencia Naviera de acuerdo al reglamento de Operaciones actual.
Tiempos en la ejecución de la actividad	<ul style="list-style-type: none"> - De 12 a 15 contenedores por hora. - 4 minutos por cada contenedor. 	
Personas a realizar la actividad	10-20 personas dependiendo el número de contenedores.	
Elementos utilizados	Reach stacker, camiones, speader, casco, botas, chalecos reflectores, y guantes.	Las personas que realizan esta actividad sino cuentan con los equipos antes mencionados no pueden circular por el puerto ya que es indispensable que tenga estos equipos de seguridad.

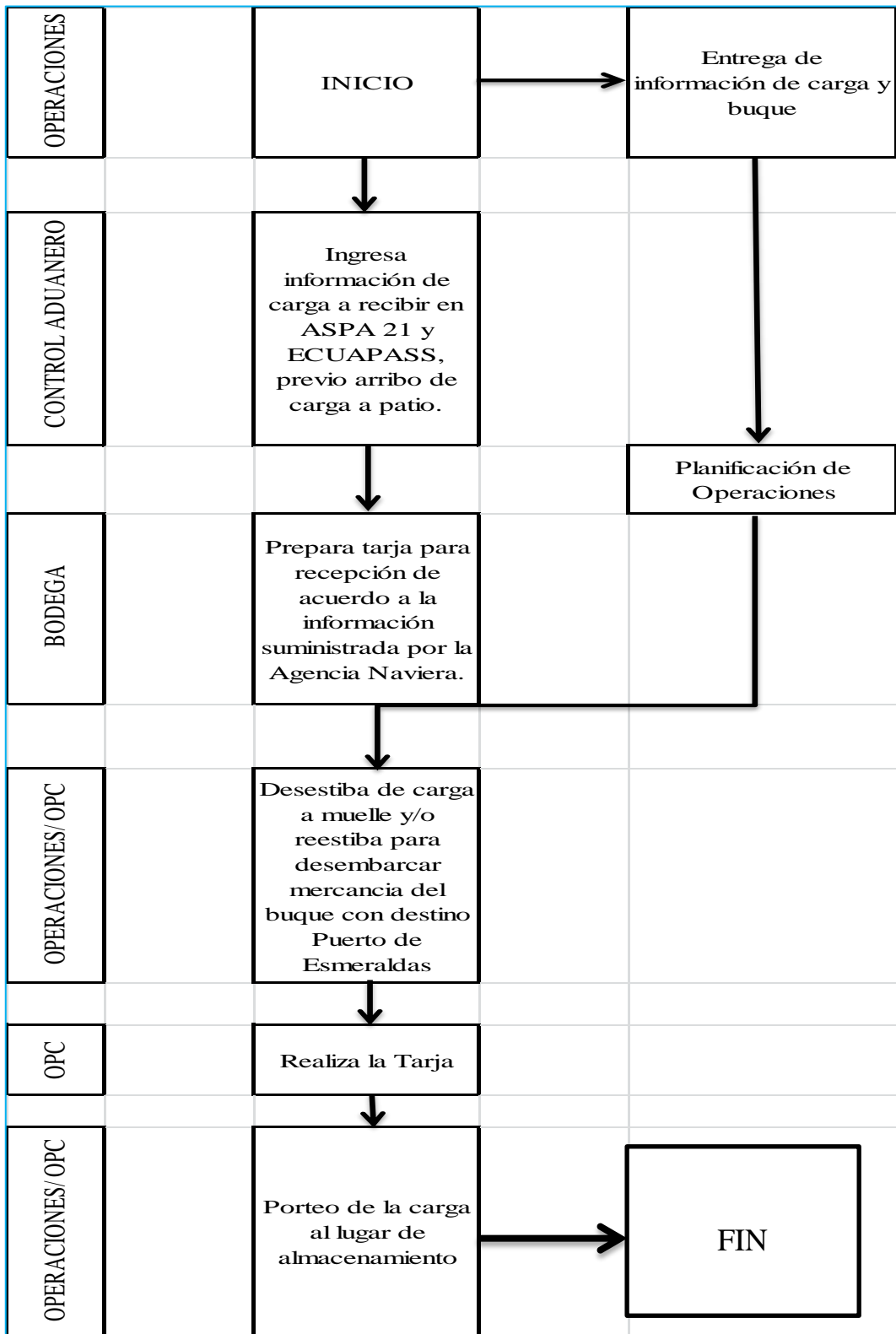
Ilustración 14: Flujo de operaciones macro

OBSERVACIÓN #2



OBSERVACIÓN #3

Ilustración 15: Flujo de procesos micro



Mediante la utilización de las fichas de observación se obtuvo un proceso detallado de las diferentes acciones referentes a las operaciones de carga que se realizan al arribar un buque al puerto, como se observó en la ficha de observación 1, para manejar comúnmente una importación de un contenedor lleno se necesitó de montacargas y reach stacker los cuales el puerto mantiene en reparación es así como se delega a la operadora de carga CARGOPORT S.A para el traslado del mismo, al momento de observar los equipos de los cuales dispone el puerto comercial de Esmeraldas para realizar sus diferentes actividades, se encontró que la mayoría de los equipos se encuentran en mal estado.

3.7 ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS

3.7.1 Situación actual de los equipos que se utilizan en las operaciones de carga, descarga y despacho de mercancías según personal de APE

Con el pasar de los años las operaciones de carga que se realizan actualmente en el puerto de Esmeraldas han cambiado de forma trascendental, exigiendo cada vez más que los equipos que se utilizan en las operaciones trabajen de forma ágil, rápida y sin complicaciones, según el personal de APE encargado de las operaciones de carga y descarga a los cuales se les realizó la entrevista se obtuvo que actualmente la Autoridad Portuaria de Esmeraldas no tiene a su disposición el 100% de los equipos, según (Valverde, 2014) manifestó que APE está funcionando con el 70% de los equipos, los cuales son utilizados diariamente en las actividades que realiza, para todas estas actividades está a disposición: los reach stacker, montacargas, grúa y camiones que porta los contenedores, una vez que se requiera de estos equipos APE pone a disposición su maquinaria y al momento que se requiera de otros se lleva a cabo un proceso de contratación de maquinarias a operadoras portuarias de carga autorizadas por SPTMF.

Por otro lado los entrevistados manifestaron que el 30% restante de las máquinas que no está en funcionamiento se encuentran en un proceso de subasta inversa el cual se refiere a una modalidad de selección por la cual las entidades estatales adquieren bienes comunes a través de procedimientos muy rápidos en el cual no solamente se califica el precio que ofrecen los participantes, aparte de esto, se está requiriendo repuestos originales, mano de obra calificada, garantía y revisión técnica entre otros, una de las razones por la que también este porcentaje se encuentra sin funcionar está dada por que los trámites son dificultosos, ya que no existen empresas que vendan estos tipos de repuestos.

Comúnmente en el mercado existen marcas como: Caterpillar, Hyundai, Toyota, Hyster entre otros, las cuales son maquinarias con repuestos que sus partes o piezas son fáciles de conseguir, pero esto no sucede en APE ya que la misma opera con marcas como Hyster y Hélix las cuales fueron adquiridas por la anterior administración Puerto Nuevo Milenio que luego fueron vendidas a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

En lo que es el tipo de carga que APE no opera al 100% está la exportación de aceite rojo de palma africana semiprocesado, según (Reyes, 2014) explicó que al no tener las maquinarias para su exportación se lo delega a una empresa operadora de carga pero sin dejar de ser responsable APE, así mismo también están la descarga de los gráneles sólidos, como son: óxido de hierro o arena ferrosa, yeso, entre otros, con lo cual el puerto no posee maquinarias para la descarga del mismo.

Estas empresas y en general toda empresa operadora de carga para realizar cualquier actividad debe estar matricula en la subsecretaria de puerto y además tener su permiso, el cual es otorgado por el personal jurídico de APE, solo operan las empresas que cuenten con estos dos requisitos, los mismos que no son difíciles de obtener y tampoco tardan mucho tiempo.

3.7.2 Oferta de servicios para carga y descarga de mercadería por parte de las operadoras portuaria de carga de la ciudad de Esmeraldas.

En lo que respecta a los operadores de carga que cumplen sus funciones en la provincia a los cuales también se les realizó entrevistas para analizar su perspectiva, se evidenció que para ellos no es un proceso difícil conseguir una acreditación como operador portuario en la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y en APE según lo manifestó (Villa, 2015) no es difícil acreditarse como operador ya que el puerto comercial presenta facilidades al momento de acreditar, además de esto son los mismos papeles necesarios que pide la subsecretaria de puertos.

En cuanto a los equipos que tienen a disposición las operadoras de carga para prestar sus servicios está la única operadora que cuenta con el mayor número de maquinarias que es CARGOPORT, para llegar a esto realizaron préstamos personales con instituciones financieras y apostaron en adquirir maquinarias sin tener contratos seguros en APE, según lo manifestado por (Villa, 2015), en contraste con (Velazco, 2014) quien no se presenta

con la misma situación de CARGOPORT, quien reveló que en ZAMARINO aunque no cuentan con maquinarias prestamos los servicios de personal altamente calificado al igual que OPERGRANSA otra empresa operadora de carga, según su Gerente General (Canelos, 2014) nos recalcó que es difícil maquinarias nuevas o usadas ya que sus costos son altos y peor aún si el puerto comercial de Esmeraldas no maneja un modelo de gestión, sabemos que el puerto no cuenta con maquinarias suficiente pero no estamos seguro si necesitaran de nuestros servicios todo un año, es difícil arriesgar así; en cambio el Gerente General de KRATA (Rodriguez, 2014) manifestó que está a disposición 2 o 3 maquinarias las cuales son utilizadas en la logística desde el puerto hasta el buque de los chips de madera y aceite de palma, ellos también decidieron arriesgar en la compra de estos equipos ya que son cargas donde su demanda es cada vez mayor y el puerto no tiene a disposición equipos para este tipo de material; las empresas que realizan la exportación de esta materia prima son las mismas que contratan a las operadoras de cargas y solo pagan a APE el porcentaje por tonelada o metro cubico movilizados.

3.7.3 Medidas a tomar en cuenta referente a la falta de equipos por parte de APE

Para este problema que enfrenta la Autoridad Portuaria de Esmeraldas se está tomando medidas referentes a que no constan con maquinarias propias para la carga y descarga de mercancías según lo manifestado por (Reyes, 2014) quien indico que APE consta con equipos básicos para darle el servicio a la carga el problema es que no tiene los equipos al 100% en funcionamiento, esto genera un gran problema al momento en que arriban al puerto dos o más buques el mismo día donde por fuerza se debe alquilar maquinarias a las operadoras portuarias matriculada por la subsecretaria de puerto y matriculadas en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Además de esto APE también presta servicios de personal, aunque el 100% no se encuentra capacitado, su gran mayoría sí. Para el personal que no cuenta con los conocimientos requeridos, APE está contratando a empresas que proporcionen de los conocimientos necesarios.

En la actualidad APE no invierte en la adquisición de maquinarias ya que estas constan en su inventario simplemente que tienen una u otra falla que no le permite operar y deben esperar que se lleve a cabo el proceso de contratación pública de las partes y piezas que hacen falta, además de esto son maquinarias que no se utilizan diariamente sino 1 o máximo 2 veces al mes.

3.7.4 Interés que tendrían los operadores al invertir en equipos y maquinarias para operar las cargas en el puerto comercial de Esmeraldas.

Todos coincidieron que le faltaría equipos hasta CARGOPOINT quien manifestó que al hablar de equipos se podría decir que se necesita de una reingeniería de algunos, y solicitar unos 4 montacargas más y 1 Reach Stacker mientras que el punto de vista de (Vasquez, 2014) Gerente General de TRANSESTI indicó que lo más importante es que entiendan que la presencia de operadoras de carga va cada vez de la mano con la logística y que tienen que haber procedimientos de facilitación por parte del puerto, ya que para ella el puerto debería facilitar la labor de operadores y del cliente como lo hacen otros puertos del país.

Para los operadores, APE solo realiza las contrataciones pero no da la apertura para que la empresa privada pueda comprar sus propios equipos ya que no hay un modelo de gestión definido que asegure que las mismas tenga un contrato que por lo menos pueda asegurar la recuperación de los equipos invertidos por parte de los OPC's, es así como solo las empresas que tengan una alta suma de capital arriesguen en la inversión de maquinarias.

Aparte del servicio de maquinarias que prestan algunas operadoras también están aquellas que intervienen en el proceso facilitando el personal los cuales para poder ejercer sus actividades las empresas deben de tener los elementos necesarios para el desarrollo de su trabajo es así como todas cuentan con sus equipos de seguridad, según (Alzamora, 2014) Gerente General de JOYAPORT manifestó que ningún personal puede entrar al área de movimiento de carga sin contar con el equipo de seguridad que requiere APE para esto según (Sabando, 2014) el sistema de seguridad controla que se cumpla con todas las exigencias de seguridad dentro del puerto.

3.7.5 Operador portuario de carga que estaría en las condiciones de ofertar sus servicios en las operaciones de carga del puerto comercial de Esmeraldas.

Las empresas operadoras de carga establecidas en la provincia de Esmeraldas cuentan con una imagen corporativa establecida que les permite tener una mejor presentación ante posibles clientes que puedan arribar su carga al puerto comercial de Esmeraldas, es importante mencionar que la carga que arriba a los muelles de APE se planifica en función a lo que se programa con la línea naviera, quien es la que designa que OPC's maneje la carga de sus naves. Es claro que la falta de una política clara sobre qué modelo ejecuta APE hace difícil que las operadoras de carga puedan estar interesadas en el manejo integral de la carga o descarga de mercadería, dado que si se animan, deberán hacer inversiones fuertes para poder atender la demanda, además de que no tienen el sustento legal para sostenerse y recuperar la inversión que podrían hacer, en la investigación se encontró con operadoras de carga que cuentan con todos los permisos y requisitos requeridos y por la falta de financiamiento o a lo mejor por la no decisión de arriesgarse no obtienen un crédito para la compra de equipos.

Hasta que APE no defina un modelo de gestión claro, de delegar cierto tipo de carga a las operadoras, o por lo menos que los clientes de estas puedan captar en el ámbito nacional o internacional, puedan ser atendidos en el proceso de la operación, al no estar definido se le

hace imposible invertir a la empresas privadas de operaciones del medio local, a más de esto es indispensable que la maquinaria que está funcionando se le realice un mantenimiento cada mes para así evitar posibles daños, al mismo tiempo es necesario que se supervise las operaciones que realizan ya que hay denuncias que se le está dando un mal uso a las maquinarias colocando cargas superiores a las que soporta o realizando desplazamientos dentro del puerto innecesarios.

4.1 DISCUSIÓN

Con la creciente demanda en el movimiento de carga de los diferentes tipos que maneja APE y como resultado de los cambios de un modelo de puerto privado a uno público, generó así mismo el incremento de demanda tanto para las operadoras de carga de la provincia como para el servicio especial que brinda el puerto comercial a sus clientes.

Estas 8 operadoras registradas, solo tres tienen la mayoría de su participación otorgando un servicio casi completo, más bien la mayoría de las operadoras se enfocan en ofrecer personal capacitado para efectuar las labores de cuadrilla al momento de la estiba y desestiba como se detalla en el lapso de la investigación; unos de los principales motivos se basa porque es poca la confianza por parte de las operadoras para invertir en la adquisición de la maquinaria necesaria y que son demandadas por APE.

Por otro lado su participación en el puerto comercial de Esmeraldas está siendo de gran importancia ya que las mismas ayudan a las labores de traslado de los contenedores ya sea que estos permanezcan en los patios o sean asignados a las bodegas, además de agilizar los procesos al momento del traslado del mismo, lo contrario a lo que normalmente realizaba APE por encontrarse la mayoría de sus equipos en reparaciones tardando horas en el movimiento de la carga o utilizando los equipos para movimientos extras, generando un desgaste de la maquinaria.

Con el análisis y las investigaciones a los operadores también fue imprescindible conocer que APE a más de ser la autoridad que delega a las operadoras calificadas; inicialmente por la SPTMF y luego por la misma, juega un rol muy importante en el tema de seguridad física y almacenamiento de dichas cargas, brindando una imagen favorable para las empresas que deseen importar o exportar sus productos a Ecuador; al mismo tiempo las operadoras que realizan su labor dentro del puerto están obligadas a pagar un fee o comisión por toneladas movilizadas dentro del recinto portuario.

5.1 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1.1 CONCLUSIONES

Partiendo de los resultados obtenidos en la realización de las técnicas de investigación se obtiene:

- APE cuenta con el número de equipos suficiente para poder atender la carga que arriban al puerto comercial de Esmeraldas pero el problema se presenta que los equipos no se encuentran operativos, apenas el 70% lo está.
- El proceso que realiza el departamento de Compras Públicas de la Autoridad portuaria de Esmeraldas es lento y burocrático por el modelo original del mismo, ocasionando demoras en la compra de repuestos y accesorios, demorando la reparación de las máquinas, generando demora en las operaciones portuarias, tanto atención a la nave, como despacho o recepción de mercadería.
- Las operadoras de carga que actualmente labora dentro del recinto portuario de Esmeraldas tienen la capacidad tanto en equipos como de recurso humano para atender las descargas o cargas de productos en los muelles, pero solo CARGOPORT tiene equipos portuarios para poder atender la transferencia o porteo, despacho o recepción de la carga que arriba al puerto comercial de Esmeraldas.
- Las otras OPC's que laboran en el puerto comercial de Esmeraldas no se encuentran interesadas en realizar inversiones en equipos o maquinarias portuarias por los costos elevados de las mismas, además consideran que la APE no garantiza una estabilidad contractual para que se pueda recuperar con el tiempo dichas inversiones.

5.1.2 RECOMENDACIONES

- APE debería de invertir en equipos nuevos que puedan suplir la actual demanda de la carga que recibe, adicional de plantear un mantenimiento integro a los equipos actuales para que estén operativos al 100%.
- Debido a la lentitud de los procesos que se ejecutan en el departamento de compras públicas de APE, quizás podrían contratar los servicios externos de una empresa que se encargue de estos procesos y facture directamente a APE.
- APE debería de tener un modelo de gestión portuaria definido que permita a las empresas operadoras privadas poder ofertar de forma más clara y a mayor plazo, permitiendo que puedan realizar inversiones en maquinarias y recuperar su inversión.
- La Autoridad Portuaria de Esmeraldas debería solicitar la baja de las maquinarias que cumplieron con su vida útil, para posteriormente pasarlas mediante un proceso de chatarrización previo a esto deberían de estar presupuestadas y en proceso de compra de las mismas.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- AbcPack. (20 de Enero de 2013). Recuperado el 28 de Diciembre de 2014, de <http://www.abc-pack.com/enciclopedia/carretillas-elevadoras/>
- Aduana del Ecuador. (Febrero de 2013). Recuperado el 18 de Enero de 2015, de <https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=0CEQQFjAGahUKEwi51KDI497GAhVFEZIKHYJaA8Q&url=http%3A%2F%2Fwww.proecuador.gob.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2F2014%2F07%2FEXPORTACIONES-VIA-MARITIMA.pptx&ei=dS6nVfnFHcWiyASctY2gDA&usg=AFQjC>
- ALADI. (5 de Noviembre de 2002). *Reforma portuaria*. Recuperado el 20 de Diciembre de 2014, de www.aladi.org/nsfaladi/reuniones.nsf/.../Reforma%20Portuaria1.ppt
- Alzamora, M. (18 de Noviembre de 2014). Gerene de Joyaport. (J. Lozano, Entrevistador)
- ANDES. (5 de AGOSTO de 2013). En Manta se discute la nueva normativa tarifaria que tendrán los 4 puertos del Ecuador. págs. <http://www.andes.info.ec/es/sociedad/manta-discute-nueva-normativa-tarifaria-tendran-4-puertos-ecuador.html>.
- ANDINAVE. (2010). *ANDIPUERTO*. Obtenido de ANDIPUERTO: <http://translate.google.com.ec/translate?hl=es-419&sl=en&u=http://www.andinave.com/pages/andipuerto&prev=search>
- ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESIONALES DE PUERTOS Y COSTAS. (2005). Modelo de Explotación. *MODELO EXPLOTACIÓN DE LOS PUERTOS* (pág. 2). Venezuela: ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES DE PUERTOS Y COSTAS.
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (s.f.). Recuperado el 06 de 12 de 2013, de <http://www.camae.org/APE.html>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (s.f.). Recuperado el 20 de Junio de 2014, de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/inicio/antecedentes>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (12 de Octubre de 2013). *Puerto Esmeraldas*. Obtenido de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/el-puerto/ventajas-comparativas-y-competitivas>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (28 de Enero de 2014). *APE*. Obtenido de <http://www.tramitesciudadanos.gob.ec/institucion.php?cd=246>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (12 de Abril de 1976). Recuperado el 18 de Enero de 2015, de http://www.apg.gob.ec/files/ley_puertos.pdf

- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (10 de Mayo de 2012). *REGISTRO OFICIAL*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: http://www.apg.gob.ec/files/ley_puertos.pdf
- Beatriz, A. (14 de Octubre de 2013). Recuperado el 3 de ENERO de 2014, de <http://www.monografias.com/trabajos11/metods/metods.shtml>
- Camae . (Junio de 2013). *Informativo Marítimo Portuario*. Recuperado el 14 de Diciembre de 2014, de <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Agosto/Articulo/Articulo.pdf>
- CAMAE. (2012). *CAMAE*. Obtenido de <http://www.camae.org/APB.html>
- Camae. (2014). *Normas que regulan el servicio portuario en el Ecuador*. Recuperado el 12 de Enero de 2014, de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CD A Q F j A D a h U K E w j V v Y 2 w 1 L D H A h X C d h 4 K H T K z B _ 8 & u r l = h t t p % 3 A % 2 F % 2 F w w w . c a m a e . o r g % 2 F f i l e s % 2 F I n f o r m a r % 2 F A % 2 5 C 3 % 2 5 B 1 o % 2 5 2 0 2 0 1 2 % 2 F M a y o % 2 F a p r e n d i e n d o % 2 5 2 0 m a s % 2 F N o r m a s % 2 5 2 0 q u e % 2 5 2 0 r e g u l a n % 2 5 2 0 e l % 2 5 2 0
- Canelos, J. (18 de Septiembre de 2014). Gerente de Operranza. (J. Lozano, Entrevistador)
- Ceballos, N. (2013). *Repositorio Pucese*. Recuperado el 2 de Enero de 2014, de <file:///C:/Users/User/Downloads/CEVALLOS%20MENDOZA%20NATALI.pdf>
- Centro de conocimientos de la industria marítima. (2013). *Fundación de la Industria Maritima*. Recuperado el 3 de Diciembre de 2014, de <http://www.maritimeinfo.org/es/Maritime-Directory/dry-bulk-cargo-es-b174a5ec810011e2a1cf0013721274c6>
- Chaparría, V. E. (2004). Obras marítimas. En *Obras marítimas* (pág. 25). Valencia: Ed. Univ. Politéc. , 2004.
- Chica, G. (8 de diciembre de 2014). Jefa de comercio exterior. (J. Lozano, Entrevistador)
- Chica, G. (8 de diciembre de 2014). Jefa de comercio exterior.
- COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS. (2005). REQUERIMIENTOS EN MATERIA DE DESARROLLO PORTUARIO. *Seminario OEA – CEPAL - PIANC* (pág. 1). Houston: COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS.
- Comisión Interamericana de Puertos de la OEA. (2011). *Vº Curso sobre Gestión de terminales portuarios. Vº Curso sobre Gestión de terminales portuarios* (pág. 32). Santo Domingo: Comisión Interamericana de Puertos de la OEA.
- Contecon S.A. (25 de Marzo de 2014). *Manual de servicios* . Obtenido de <http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/MANUAL-DE-SERVICIO-2014.pdf>

Derecho Ecuador. (5 de junio de 2012). *Normas que regulan los servicios portuarios*. Obtenido de <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2012/junio/code/20347/registro-oficial-no-717--martes-05-de-junio-del-2012-suplemento>

DIARIO HOY. (29 de AGOSTO de 2006). El puerto marítimo de Esmeraldas concesionado a un operador privado . págs. <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/el-puerto-maritimo-de-esmeraldas-concesionado-a-un-operador-privado-243919.html>.

Diario La Hora. (20 de Julio de 2012). *Desde el Puerto de Esmeraldas se exportarán por primera vez 2.870 vehículos*. Obtenido de http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101364823/-1/Desde_el_Puerto_de_Esmeraldas_se_exportar%C3%A1n_por_primera_vez_2.870_veh%C3%ADculos.html#.VUFt-CF_Oko

Diario la HORA Nacional. (9 de enero de 2010). Finaliza concesión . *Noticias Esmeraldas*, pág. 1.

Ediciones Legales. (21 de 2002 de 2012). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido de REGLAMENTO INTERNO DEL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA: <http://www.apg.gob.ec/files/Reglamento%20interno%20del%20Consejo%20Nacional%20de%20la%20Marina%20MERCANTE.pdf>

El Comercio . (26 de Julio de 2012). Recuperado el 28 de Diciembre de 2014, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/mas-movimiento-de-carga-puerto.html>

Empresario, D. e. (21 de Octubre de 2012). *Principales puertos y compañías navieras del Ecuador*. Recuperado el 21 de Diciembre de 2014, de http://www.elnuevoempresario.com/economia_1353_principales-puertos-y-compaas-navierasdel-

Espinet, F. (18 de Noviembre de 2014). Gerente General de Naljours S.A. (J. Lozano, Entrevistador)

García. (2009). Diccionario de logística. MARGE BOOKS.

García, D. S. (2009). Diccionario de logística. MARGE BOOKS.

García, I. A. (s.f.). *VISION DEL FUTURO DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS DE PUERTO BOLIVAR*

GEOVIEW.INFO. (1 de ABRIL de 2012). *GEOVIEW.INFO*. Obtenido de http://ec.geoview.info/vista_de_puerto_bolivar_machala_el_oro,3169550p

- Gonzales, M., & Trujillo, L. (Febrero de 2003). *Política de puertos marítimos de la comunidad*. Recuperado el 3 de Diciembre de 2014, de file:///C:/Users/User/Downloads/Dialnet-AnalisisDeLaEficienciaDeLosServiciosDeInfraestruct-3126789.pdf
- González. (2011). *"La Actividad Naviera en el Ecuador"*. Guayaquil: Informar.
- Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad de Coruña. (2004). *Los puertos en el nuevo Milenium*. La Coruña: universidad de Coruña.
- International Labour Organization. (2002). TRABAJO PORTUARIO. En *REPERCUSSIONES DE LOS NUEVOS METODOS DE OPERACIONES PORTUARIAS DE CARGA*. AUSTRIA: International Labour Organization.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (20 de Diciembre de 2011). *Boletín Estadístico 2011*. Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF_Boletin_Estadistico2011.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (23 de enero de 2014). *Atribuciones y Responsabilidades DE SPTTMF*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Atribuciones_Y_Responsabilidades_SPTTMF_2014.pdf
- Mora, C. (26 de Diciembre de 2014). Modelo de Gestión del Puerto Comercial de Esmeraldas. (J. Lozano, Entrevistador) Esmeraldas.
- Mora, I. C. (9 de ABRIL de 2014). RUTA PRO ECUADOR. (J. Reina, Entrevistador)
- MTOP. (22 de Diciembre de 2015). Recuperado el 26 de JUNIO de 2014, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Oficina internacional del Trabajo. (2002). *Trabajo portuario: repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas*. Ginebra: International Labour Organization.
- OPERACIONES DE CARGA . (s.f.). Recuperado el 2 de FEBRERO de 2014, de <http://www.fao.org/docrep/v6530s/v6530s09.htm>
- Oramas, I. (Abril de 2015). *Repositorio digital PUCESE*. Recuperado el 4 de Diciembre de 2014, de <http://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/372/1/ORAMAS%20GALVAN%20MARIA%20ISABEL.pdf>
- PROECUADOR. (2013). *Institucional*. Recuperado el 12 de diciembre de 2014, de <http://www.proecuador.gob.ec/institucional/quienes-somos/>

- Puertos. (05 de 2012). *Planeación y programación del desarrollo portuario*. Recuperado el 02 de 09 de 2014, de <http://www.portovilagarcia.com/>:
<http://puertos2951.blogspot.com/>
- Reglamento de actividades para los puertos de Ecuador. (2010). *dirnea.org>data>leyes_y_reglamentos>Reglamentos de Puertos*. Recuperado el 02 de ENERO de 2014, de
<http://www.apg.gob.ec/files/reglamentogeneralde la actividad portuaria en Ecuador.pdf>
- Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2010). *dirnea.org>data>leyes_y_reglamentos>Reglamentos de Puertos*. Recuperado el 02 de ENERO de 2014, de
http://www.dirnea.org/data/leyes_y_reglamentos/Reglamentos%20de%20Puertos/REGLAMENT%20D%20OPERACIONES%20PORTUARIAS%20PAR%20LA%20AUTOR.PORT.D%20ESMRAL.pdf
- Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria del Ecuador . (2010). *dirnea.org>data>leyes_y_reglamentos>Reglamentos de Puertos*. Recuperado el 02 de ENERO de 2014, de
http://www.dirnea.org/data/leyes_y_reglamentos/Reglamentos%20de%20Puertos/REGLAMENT%20D%20OPERACIONES%20PORTUARIAS%20PAR%20LA%20AUTOR.PORT.D%20ESMRAL.pdf
- REVISTA LIDERES EC. (2013). Una evaluación a los puertos para asumir otros retos. *REVISTA LIDERES EC*, 1.
- Reyes, R. (10 de Abril de 2014). Jefe de Operaciones . (J. Lozano, Entrevistador)
- RODRÍGUEZ, E. O. (2012). *DISEÑO DE UN MODELO DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA PARA LOS NEGOCIOS DE TIPO COMERCIAL DE LA COMUNA VALDIVIA, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2012*. Santa Elena: UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA.
- Rodriguez, G. (13 de Agosto de 2014). Gerente General de Krata. (J. Lozano, Entrevistador)
- Sabando, B. (1 de Mayo de 2014). Jefa de Control Aduanero. (J. Lozano, Entrevistador)
- SPTMF. (31 de 01 de 2013). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Recuperado el 04 de 09 de 2014, de Autoridad Portuaria de Guayaquil:
<http://www.apg.gob.ec/files/Normas%20que%20regulan%20los%20servicios%20Portuarios%20en%20el%20Ecu.pdf>
- SPTMF. (31 de 01 de 2013). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Recuperado el 04 de 09 de 2014, de Autoridad Portuaria de Guayaquil: www.apg.gob.ec

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2011). *Boletín estadístico del 2011 de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. Recuperado el 2014, de <http://www.camae.org/APE.html>

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2011). *Boletín estadístico del 2011 de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. Recuperado el 2014, de <http://www.camae.org/APE.html>

Terminal Portuario de Guayaquil. (14 de enero de 2013). *Terminal Portuario de Guayaquil*. Obtenido de <http://www.tpg.com.ec/>

Tolin, M. (26 de Mayo de 2014). Recuperado el 28 de Diciembre de 2014, de https://prezi.com/m3yqrfes89_8/equipos-rodantes-de-una-infraestructura-portuaria/

Universidad de California. (2000). Análisis de los efectos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en la economía mexicana: una visión sectorial a cinco años de distancia. En J. L. Valdés-Ugalde. California: Senado de la República, LVII Legislatura, 2000.

Valverde, H. (11 de Abril de 2014). Jefe e Departamento Técnico. (J. Lozano, Entrevistador)

Vasquez, A. (18 de Noviembre de 2014). Gerenta de Transesti. (J. Lozano, Entrevistador)

Velazco, C. (15 de Noviembre de 2014). Representante de Zamarino . (j. Lozano, Entrevistador)

Villa, J. (6 de Mayo de 2015). Director de Operaciones . (J. Lozano, Entrevistador)

ANEXOS

ENTREVISTA # 1

La siguiente entrevista es realizada por la alumna Joselin Lozano estudiante de 7mo de Comercio Exterior de la Pontificia Universidad Católica Del Ecuador Sede Esmeraldas, previa a la obtención de su Tesis de grado con el tema: “ANÁLISIS SITUACIONAL DE LOS OPERADORES DE CARGA EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS” dirigida a los Operadores de Carga Portuarios registrados en la provincia y los cuales prestan servicios a la Autoridad portuaria de Esmeraldas.

1. ¿Considera usted que es difícil conseguir una acreditación como Operador Portuario en la Subsecretaria de Puertos como en APE?
2. ¿Qué equipos en la actualidad tiene su empresa para ejercer los servicios como Operador Portuario de Carga?
3. ¿Tiene usted algún mecanismo para evaluar el servicio que brinda su empresa?
4. ¿Qué equipos o recursos faltaría para mejorar su servicio?
5. ¿Cómo considera usted que se compara con las demás empresas de su misma rama?
6. ¿Cuenta con el personal capacitado para maniobrar las maquinarias?
7. ¿Cada qué tiempo usted capacita a su personal?
8. ¿Considera usted que APE le brinda la oportunidad de que usted invierta en más equipos o quizás en nuevos (en el caso de no poseer) dada su situación actual?
9. ¿Cree usted que el Puerto Comercial de Esmeraldas crecerá en carga y a la vez le podría brindar mayor oportunidades a su empresa?
10. ¿Considera usted que en APE existe preferencias hacia varios Operadores Portuarios de Carga para que manejen cierto tipo de carga?

11. ¿Conoce usted cual es el modelo actual de gestión de APE?

12. ¿Cuenta con todos los equipos de seguridad requeridos?

13. Complete el siguiente cuadro:

FORTALEZAS	AMENAZAS
DEBILIDADES	OPORTUNIDADES



ENTREVISTA #2

La siguiente entrevista es realizada por la alumna Joselin Lozano estudiante de 7mo de Comercio Exterior de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas, previa a la obtención de su Tesis de grado con el tema: “ANÁLISIS SITUACIONAL DE LOS OPERADORES DE CARGA EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS” dirigida a los Funcionarios de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas encargados de las operaciones de carga portuarias.

1. ¿En una escala del 1 al 100% me podría indicar usted cuantos equipos operativos se encuentran listos en APE?
2. Ese % de equipos que no está operando en APE ¿por qué motivo se encuentran en ese estado?
3. Que tipos de carga opera al 100% APE tanto en la carga como en la descarga?
4. Las cargas que no opera APE al 100% ¿qué empresas las realiza?
5. Las empresas que realizan este servicio ¿se encuentran con sus contratos vigentes y cuáles son?
6. ¿Beneficia que APE preste los servicios a las Operadoras de Carga?
7. ¿Qué medidas está tomando la administración de APE referente a que no consta con maquinarias propias para la carga y descarga de mercancías?
8. ¿Cómo APE suple la falta de equipos portuarios para las operaciones de carga y descarga?

9. ¿Considera usted que el personal operativo que maneja los equipos se encuentra capacitado idóneamente para operar los equipos de APE?
10. ¿Considera usted que APE da las facilidades para que empresas Operadoras Portuarias de Carga puedan ofertar sus servicios?
11. ¿Cuál es el proceso actual que se sigue para que empresas Operadoras Portuarias de Carga puedan ofertar sus servicios?
12. ¿Porque la Autoridad Portuaria de Esmeraldas no invierte en la adquisición de maquinarias que hacen falta?
13. ¿Qué operadoras piensa usted que están apta para realizar ciertas operaciones que APE no pueda realizar?

TARIFARIO PARA OPERADORAS PORTUARIAS EN APE

TIPO DE CARGA	TARIFA	DETALLE/OPERACIÓN
CARGA GENERAL	1.25 x ton o m3 que sea mayor	carga / descarga
CARGA PROYECTO	0.95 x ton o m3 que sea mayor	carga / descarga
OPERACIÓN VEHICULOS EXPORTACION	2.00 x ton	carga / descarga / Porteo
OPERACIÓN VEHICULOS IMPORTACION	0.45 x ton o m3 que sea mayor	carga / descarga / Porteo
OPERACIÓN MAQUINARIA EXPORTACIÓN	2.00 x ton	carga / descarga / Porteo
OPERACIÓN MAQUINARIA IMPORTACIÓN	0.45 x ton o m3 que sea mayor	carga / descarga / Porteo
TRINCA CARGA GENERAL	90%	carga / descarga
CONTENEDORES LLENOS DE 20' o 40'	\$ 10 x Contenedor	carga / descarga
CONTENEDORES VACIOS DE 20' o 40'	\$ 8 x Contenedor	carga / descarga
REESTIVA VIA MUELLE LLENOS	\$ 15 x Contenedor	
REESTIVA VIA MUELLE VACIOS	\$ 12 x Contenedor	
REESTIVA	100%	Incremento a la tarifa carga y descarga
TRINCA VEHICULO	50%	Tarifa ro ro
CARGA PELIGROSA	35%	Incremento a los servicios prestados
MONTACARGA DE 3 TON.	\$ 25.00 / hora	
MONTACARGA DE 7 TON.	\$ 38.00 / hora	Fuera de Bodega
MONTACARGA DE 7 TON.	\$ 43.00 / hora	Dentro de Bodega
MONTACARGA DE 10/14 TON.	\$ 55.00 / hora	Fuera de Bodega
MONTACARGA DE 10/14 TON.	\$ 60.00 / hora	Dentro de Bodega
REACH STACKER	\$ 170.00 / hora	
FENDERS:2 UNIDADES	\$ 1000.00 / DÍA	
SERVICIO DE ACOMODO DE CARGA EN PATIOS DEL DEPÓSITO TEMPORAL DE APE POR TURNO / 4 HORAS / POR PERSONA	\$ 15.00 más IVA	El valor de servicio incluye: sueldo, comida, seguro y suministros
SEPARADORES REACH STACKER	\$ 40.00 / HORA	
SEPARADORES MONTACARGAS	\$ 20.00 / HORA	
SERVICIO DE PORTEO O TRANSFERENCIA	\$ 17.00 / HORA	

MANTENIMIENTO DE MAQUINARIAS



DESCARGA DE CONTENEDORES



ALMACENAMIENTO

