



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO

**ANÁLISIS DE LOS NUEVOS PROTOCOLOS DE OPERACIONES DEL
PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS FRENTE A LA PANDEMIA
“COVID-19”**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

**DESARROLLO E INTERNACIONALIZACIÓN DE EMPRESAS (MICRO,
PEQUEÑAS, MEDIANAS Y EPS)**

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR

AUTORA:

HINDIRA CEDEÑO BANGUERA

ASESOR:

MGT. CHRISTIAN MORA

ESMERALDAS, 2021

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 LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR.

.....
PRESIDENTE TRIBUNAL DE GRADUACIÓN
.....

.....
Mgt. Francisco Mila
.....

.....
Mgt. Mario Armas Arias
Director de la Escuela de Comercio Exterior
.....

.....
Mgt. Christian Mora
Asesor de Tesis
.....

Esmeraldas, 2021

AUTORÍA

Yo, Hindira Cedeño Banguera, autora de la tesis titulada “Análisis de los nuevos protocolos de operaciones del puerto comercial de esmeraldas frente a la pandemia ‘’covid-19’’ mediante el presente documento dejo constancia que la investigación realizada es de mi exclusiva autoría y producción, y ha sido elaborada para cumplir con los requisitos previos a la obtención del título de Licenciada en Comercio Exterior en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas.

Cedo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, los derechos exclusivos de reproducción, distribución y divulgación de la investigación realizada.

El contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y la PUCESE.

Hindira Cedeño Banguera

C.I. 0802645077

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por la vida y por la fortaleza que me ha dado para hacer realidad este sueño tan anhelo.

A mi querida madre Rosa Amelia Banguera Moreno, por ser mi motor y el pilar más importante de mi vida, por su apoyo y su amor incondicional en momentos difíciles.

A mi padre Humberto Cedeño gracias por su ayuda.

A mis tías Yadira, Sandra y Zoila a quienes quiero y admiro, gracias por haber estado firmes en toda esta trayectoria, por compartir momentos significativos conmigo y por siempre estar dispuestas a escucharme y ayudarme en cualquier momento de mi vida.

Y por supuesto a mi querida Universidad y a todos los docentes entre ellos Mario Armas, Fernando Díaz, Mónica Vergara, Andrea Dueñas, Paul Vera y Francisco Mila por permitirme concluir con una etapa de mi vida, gracias por la paciencia, orientación y por guiarme en el desarrollo de esta investigación, ustedes sin duda alguna se convirtieron en una inspiración para mí. A mis queridos compañeros que gracias al equipo que formamos logramos llegar hasta el final del camino.

DEDICATORIA

Esta investigación es dedicada a Dios por los triunfos y los momentos difíciles que me ha enseñado a valorarlo cada día más. A mi madre por ser mi heroína, gracias por ayudarme a crecer y por amarme con toda tu vida, a mis tías quienes han velado por mí, que con sus consejos han sabido guiarme para culminar mi carrera profesional.

RESUMEN

La presente investigación muestra, que las actividades portuarias alrededor del mundo, tienen una característica en particular que las hacen distintas a las actividades de otras empresas de servicios, esta particularidad es el servicio 24/7, es decir, opera durante todos los días del año sin excepción.

Las operaciones portuarias en el puerto comercial de Esmeraldas no se detuvieron en ninguna ocasión por motivo de la pandemia Covid 19, tanto la operación de graneles sólidos, vehicular y carga general continuaron su regularidad y en los horarios anteriormente citados.

Sobre los protocolos de bioseguridad aplicados dentro del recinto portuaria en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, estos cumplieron con las expectativas de los administradores, evitando que su personal se contagie y cumpliendo con los estándares de operación que le solicitaban el Ministerio de Salud Pública, como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, evitando un contagio proveniente de la parte externa, cómo los tripulantes u operarios de las distintas empresas que operan dentro del puerto comercial de Esmeraldas.

El tipo de investigación que se llevó a cabo fue cualitativa, utilizando análisis, evaluaciones e interpretaciones de las diversas entrevistas a funcionarios portuarios y de los principales operadores y agencias portuarias que operan en el puerto comercial; el propósito de las mismas fue indagar sobre los nuevos protocolos de operaciones del puerto comercial de Esmeraldas durante la pandemia Covid-19 y hasta el día de hoy q continúa.

ABSTRACT

This research shows that port activities around the world have a particular characteristic that makes them different from the activities of other service companies, this particularity is the 24/7 service, that is, it operates every day of the year without exception.

Its port operations within the storage yards or within the port area itself is carried out throughout the year, and in this particular and relating to the pandemic that the whole world is experiencing at the beginning of 2020 to the present, it suggests that in some at the moment they had to stop for reasons of cessation of activities due to quarantines applied to prevent the spread of Covid 19.

The objective of this investigative work was to compare preventive methods during the current pandemic that Ecuador and the world are experiencing to avoid the contagion of Covid 19, which as it is publicly known, in the commercial port of Esmeraldas, different types of cargo from various parts of the world also locally, hence the importance of this type of study.

It was pointed out that the type of research for which it was carried out was qualitative because it consisted of analyzing, evaluating, and interpreting information obtained through the interviews that were carried out with the different companies, in order to, inquire about the new operating protocols of the commercial port of Esmeraldas, in the face of the covid-19 pandemic.

It was pointed out that the type of research for which it was carried out was qualitative because it consisted of analyzing, evaluating, and interpreting information obtained through the interviews that were carried out with the different subordinates, with the purpose of inquiring about the new operating protocols of the commercial port of Esmeraldas in the face of the covid-19 pandemic.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
JUSTIFICACIÓN	4
OBJETIVOS	4
OBJETIVO GENERAL:	4
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	4
CAPÍTULO I	5
1.1. MARCO TEÓRICO	5
BASES TEÓRICAS CIENTÍFICAS	5
1.1. TEORÍA CLÁSICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL	5
1.2. PUERTOS COMERCIALES	6
1.3. FUNCIONES DE UN PUERTO COMERCIAL	6
1.3.1. LA DE TRÁNSITO	7
1.3.2. LA FUNCIÓN INDUSTRIAL	7
1.4. TIPOS DE CARGA QUE SE MOVILIZAN EN UN PUERTO COMERCIAL	7
1.4.1. CARGA GENERAL SUELTA	7
1.4.2. CARGA GRANEL LÍQUIDO	7
1.4.3. CARGA GRANEL SÓLIDO	7
1.4.4. CARGA CONTENERIZADA	8
1.5. MODELOS DE GESTIÓN PORTUARIA	8
1.6. PANDEMIA	9
1.7. CORONAVIRUS	9
1.8. COVID-19 Y SUS DAÑOS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS .	10
1.9. ANTECEDENTES	11
1.10. FUNDAMENTACIÓN LEGAL	13
CAPÍTULO II	14

2.1. METODOLOGÍA	14
2.2. TIPO DE ESTUDIO.....	14
2.3. INVESTIGACIÓN CUALITATIVA.....	14
2.4. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	14
2.5. MÉTODO.....	14
CAPÍTULO III.....	15
3.1. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	15
3.2. PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD CONTRA EL COVID 19 QUE APLICA APE	15
3.3. TIPOS DE CARGA QUE SE MOVILIZAN:	19
3.4. PROCEDECIA DE LA CARGA QUE TRANSPORTAN O MANIPULANAN:	19
3.5. PROTOCOLOS APLICADOS PARA EVITAR CONTAGIOS POR COVID:	19
3.6. PRUEBAS TIPO COVID 19 EXIGIDAS POR APE PARA EL INGRESO AL RECINTO PORTUARIO.....	19
3.7. CAMBIO EN EL MOVIMIENTO DE CARGA DURANTE LA PANDEMIA COVID:	20
3.8. COMUNICACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD QUE PROVENGAN CONTAGIO DEL COVID 19 DENTRO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS:	20
3.9. DISPOSICIÓN DE PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD PARA SU PERSONAL CONTRA EL COVID 19 EN LA EMPRESA:	21
3.10. PERSONAL CONTAGIADO POR COVID-19:.....	21
3.11. NIVELES DE CONFIANZA HACIA LOS PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD CONTRA EL COVID 19 APLICADOS POR APE:.....	21
CAPITULO IV	22
4.1. DISCUSIÓN.....	22
CAPÍTULO V.....	24
5.2. CONCLUSIONES.....	24

CAPÍTULO VI	25
5.1. RECOMENDACIONES	25
BIBLIOGRAFÍA	26
ANEXOS	29

INTRODUCCIÓN

Las operaciones portuarias son fundamentales para el desarrollo económico de un país, esta se define como:

Un proceso amplio que engloba aspectos administrativos previos al atraque, procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, manipulación de la mercancía, servicios prestados a los pasajeros (Portuaria, 2017).

Así mismo, es importante señalar que la Autoridad portuaria de Esmeraldas goza de un puerto comercial que, por su excelente situación geográfica, es el puerto más cercano al canal de panamá, siendo de gran beneficio para las compañías navieras, utilizando diferentes modelos administrativos y de gestión operativa para el manejo de sus cargas, de esta manera el puerto comercial de Esmeraldas es significativo, ya que gran parte de su economía depende de la exportación de madera y astilla; también se exporta el banano y otros productos agrícolas, reflejando un valor significativo en la balanza de pagos.

Con la repentina aparición del virus Covid-19 en el mundo entero, los puertos comerciales iban a tener un impacto directo por la diversidad de carga que se reciben y envían hacia el mundo, sumado al movimiento de marineros que navegan con estas naves que arriban, era de suponer que la logística portuaria se vería afectada, por lo que se convertía en un desafío sin duda alguna para todos los terminales portuarios en todo el mundo y el de Esmeraldas no podía ser la excepción; por tal motivo, la presente investigación analizará como el puerto comercial de Esmeraldas se adaptó y que protocolos se usaron para hacerle frente a la pandemia del Covid 19 .

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El puerto comercial de Esmeraldas es una de las vías más significativas para el intercambio internacional de bienes que se comercializan en el mundo entero y pese a la emergencia sanitaria que se declaró a nivel internacional por la existencia del virus COVID-19, este puerto no ha parado sus operaciones, sin embargo, es importante hacerle un análisis del mismo frente a la pandemia del Covid 19.

Tanto el transporte marítimo y fluvial maneja un sin número de cargas alrededor del mundo, y estas no debieron de haber parado por la necesidad de llevar a su zona de influencia de carga de importación los insumos necesarios para las diversas industrias o en su caso carga de exportación. Con estos antecedentes, el puerto comercial de Esmeraldas no podía parar sus operaciones diarias y es necesario realizar un análisis si las operaciones en este habían disminuido por el factor de la pandemia o se debe a otros; se conoce que el puerto de Esmeraldas viene disminuyendo su carga hace más de 7 años atrás.

Por eso, es la importancia de este estudio de realizar un análisis de que protocolos de bioseguridad se han aplicado en este puerto comercial y si ha tenido alguna relación en el contagio de Covid 19, tanto en su personal administrativo y operativo, como las que circulan dentro del recinto para contrarrestar la propagación; sobre todo, en esta área donde constantemente reciben buques del exterior y que podrían ya estar infectados de este virus, cabe recalcar que, si estos protocolos no son cumplidos a cabalidad, el puerto comercial de Esmeraldas se vería afectado en el movimiento de carga, tanto de importación, como de exportación.

Otro aspecto importante para analizar dentro de este estudio, son los protocolos de recepción de la tripulación que arriban en las diversas naves, muchas de las embarcaciones tienen procedencia de varios países asiáticos, dentro de ellos China, y que procesos en conjunto aplican para confirmar que la tripulación que arriba al puerto comercial de Esmeraldas está libre de COVID-19.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas considera que este año (2020) no habrá un crecimiento como se había proyectado el año anterior. En el puerto de Esmeraldas se considera según datos que hay una mínima disminución del tráfico de naves por la situación que se vive a nivel mundial, dado que, el crecimiento económico se ve reflejado debido a este factor.

De este previo análisis, se plantean las siguientes interrogantes:

- ¿Cómo el puerto comercial de Esmeraldas se ha adaptado para operar carga portuaria dentro de su Hinterland y Foreland natural?
- ¿Qué protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 se están aplicando en el puerto comercial de Esmeraldas en el manejo de los tipos de carga que se movilizan dentro del recinto portuario?
- ¿Han tenido un efecto favorable los protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 aplicados por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas para evitar contagios entre los distintos usuarios y empleados del puerto comercial de Esmeraldas durante las operaciones portuarias?

JUSTIFICACIÓN

La presente investigación se enfocará en analizar los nuevos protocolos implementados en el puerto comercial de Esmeraldas frente a la pandemia del COVID 19 ocurrida a nivel mundial, y el impacto de estos protocolos en el movimiento de carga y en el tipo de operaciones que anteriormente se realizaban sin ningún protocolo de bioseguridad relacionadas al giro portuario por todo el recinto portuario de Esmeraldas.

Adicional a esto, se debe analizar como la Autoridad Portuaria de Esmeraldas ha manejado o ha llevado a cabo los protocolos de bioseguridad para contrarrestar la propagación del COVID-19 y si estos están complicando la operación normal de los varios tipos de carga que son operados en este puerto, como lo son la carga general, contenerizada, carga granel y carga granel sólido.

Es importante saber, si los administradores del puerto comercial de Esmeraldas han recibido o han tenido algún tipo de capacitación nacional o internacional de manejo de cargas en tiempos de COVID, y si sus protocolos de atención están está avalados o convalidados con otros terminales portuarios del mundo.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

- Analizar los nuevos protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 que aplica el puerto comercial de Esmeraldas en sus distintas áreas operativas portuarias.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Identificar la capacidad de adaptabilidad que ha tenido el puerto comercial de Esmeraldas para operar carga portuaria dentro de su Hinterland y Foreland natural.
- Analizar los protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 que aplica el puerto comercial de Esmeraldas de bioseguridad en el manejo de los tipos de carga que se movilizan dentro del recinto portuario.

- Identificar si los protocolos de bioseguridad aplicados contra el Covid 19 han tenido un efecto favorable para evitar contagios entre los distintos usuarios y empleados del puerto comercial de Esmeraldas durante las operaciones portuarias.

CAPÍTULO I

1.1. MARCO TEÓRICO

BASES TEÓRICAS CIENTÍFICAS

Según señalan León Chen, Santiago y otros (citado por Salama 2016) en el contexto actual, la liberación de los mercados mundiales y la conformación de una geografía de bloques económicos, los puertos están compitiendo por incrementar los volúmenes y los flujos de carga y, la competitividad portuaria se manifiesta por los conceptos derivados de las ventajas comparativas y por las diferentes concesiones, producto de las decisiones administrativas o de los niveles de gobernanza de las de las autoridades portuarias.

1.1. TEORÍA CLÁSICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Una de las teorías tradicionales del comercio se enfoca en las diferencias entre países siendo Adam Smith y después David Ricardo quienes investigaron las causas del comercio internacional tratando de demostrar los beneficios del libre comercio; dentro del mundo portuario y de las diversas operaciones que se dan en estos, es muy importante su análisis para este estudio.

Según Smith (citado por Garcés 2012) la cantidad de productos que un mismo número de personas puede confeccionar, como consecuencia de la división del trabajo, procede de tres circunstancias distintas: primera, mayor destreza de cada obrero en particular; segunda, ahorro del tiempo que comúnmente se pierde al pasar de una ocupación a otra, y, por último, de la invención de un gran número de máquinas. Posteriormente señala David Ricardo (citado por Aguirre 2012) propuso que un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que pueda producir de manera más eficiente y adquirir de otros países aquellos que produzca de manera menos eficiente,

incluso cuando, en ocasiones, esto represente adquirir bienes extranjeros cuya producción final puede ser más eficiente. De esta manera, la teoría de David Ricardo hace énfasis en la productividad de los países.

1.2. PUERTOS COMERCIALES

Hoy en día los puertos comerciales son entidades que están conectadas a la economía de un país o ciudad, estos puertos ejecutan y desempeñan un rol estratégico en cuanto al comercio exterior, esto involucra directamente al estado, ya que juegan un papel importante en el área de las inversiones tanto en infraestructura y superestructura de los mismos (Mora, 2015).

Para comenzar a redactar esta investigación es necesario y de suma importancia plantear algunas definiciones y analizar sobre el significado de los puertos comerciales y sus funciones las cuales se desempeñan en el ámbito económico de un país.

Según (Chapapría, 2004, pág 25) un puerto es un conjunto de elementos físicos sobre los que se desarrolla una serie de actividades que permiten al hombre realizar trasvases o transferencias de carga entre mar y tierra, es decir, que los puertos disponen de varias instalaciones para que de esta manera se hagan reparaciones o efectuar operaciones de embarque y desembarque.

Desde un punto de vista funcional, se puede considerar al puerto como un eslabón de la cadena de transporte, cuya función principal es transferir mercancías y pasajeros entre mar y tierra o viceversa (Valpuesta, 2001, pág. 15), es decir, facilitar el transporte intermodal entre los sistemas de transporte marítimo y terrestre.

1.3. FUNCIONES DE UN PUERTO COMERCIAL

Una vez analizada la definición de un puerto comercial, en este apartado se estudiará las funciones que son desempeñadas por un puerto que están conectadas a la parte comercial y al desarrollo económico; a continuación, se considerarán las siguientes funciones:

1.3.1. LA DE TRÁNSITO

Enlazada directamente a la travesía que realiza por el puerto, una mercancía destinada o con origen en su hinterland (Valpuesta, 2001).

1.3.2. LA FUNCIÓN INDUSTRIAL

está relacionado directamente al incremento de sus industrias, a través, de todas sus exportaciones e importaciones realizadas en todo el mundo entero.

1.4. TIPOS DE CARGA QUE SE MOVILIZAN EN UN PUERTO COMERCIAL

A continuación, se presentará los diferentes tipos de carga que existen para transportar toda variedad de mercancías que se trasladan alrededor del mundo:

1.4.1. CARGA GENERAL SUELTA

Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que, estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. Cabe recalcar que, este tipo de carga no debe mostrar riesgos para la salud, ni debe agredir a la salud de quienes trabajan en este sector, mucho menos que sea perjudicial para el medio ambiente (Puertos, 2012).

1.4.2. CARGA GRANEL LÍQUIDO

Se almacena, por lo general, en tanques o silos y se desplazan por bandas transportadoras o ductos respectivamente, es decir es una mercancía que se encuentra en estado líquida y es transportada por lo general de manera homogénea. Estos productos no requieren embalaje o unitarización (Puertos, 2012).

1.4.3. CARGA GRANEL SÓLIDO

“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, puede estar en estado sólida, líquida o gaseosa” (marítima, 2020).

1.4.4. CARGA CONTENERIZADA

“La carga contenerizada es cualquier tipo de carga, producto o mercancía a granel que se encuentre depositado o consolidado en un contenedor de transporte yes transportada en cajas cerradas y selladas” (Jimenez, 2015).

1.5. MODELOS DE GESTIÓN PORTUARIA

En el mundo entero se han adoptado diferentes formas para la gestión portuaria que a continuación se detallarán:

Por un lado, encontramos **Service-Port**, es un modelo de puerto se servicio en el que el estado invierte, administra y opera las instalaciones portuarias, modelo que está quedando en el pasado y que, inclusive, algunos autores lo consideran como "ineficiente" (Samaniego, 2011).

En segundo lugar, tenemos el puerto facilitador o puerto herramienta **Tool-Port**, donde la autoridad portuaria facilita obras e instalaciones de superestructura y en general, financia el equipo de manipulación para la prestación de los servicios, si bien, cede la explotación de los mismos a entidades privadas (Garcés, 2012).

En tercer lugar y último encontramos **Landlord** o también conocido como puerto propietario, en el cual la autoridad portuaria toma decisiones relativas a la reserva de espacio, construcción y desarrollo de las infraestructuras del puerto y su financiación y asignación y uso de espacios portuarios para el desarrollo de los distintos servicios (Garcés, 2012).

A lo largo de los años, los puertos a nivel mundial han venido adoptando diferentes modelos de gestión o también conocidos como explotación, esto conforme a la habilidad que legalmente se le ha estipulado y considerando las posibilidades que el desarrollo económico les ha autorizado. Estos modelos de gestión constituyen y fueron creados cuyo objetivo es facilitar y darle fluidez al tráfico portuario, el cual engloba una compleja escala de operaciones que se demuestra desde la manipulación de la carga para ser embarcada o desembarcada.

1.6. PANDEMIA

Según la Organización mundial de la salud (OMS, 2010), se llama pandemia a la propagación mundial de una nueva enfermedad, es decir, se produce una pandemia de gripe cuando surge un nuevo virus gripal que se propaga por el mundo y la mayoría de las personas no tienen inmunidad contra él, por lo general, los virus que han causado pandemias con anterioridad han provenido de virus gripales que infectan a los animales.

La gripe es un problema de salud que anualmente afecta a las personas, como efecto negativo genera la transmisión de persona a persona, no solo afectando la salud si no también supone otras consecuencias devastadoras siendo costes económicos y sociales. La mayor preocupación no son las epidemias anuales si no que estas se conviertan en una pandemia.

El enfoque es que una y de las más grandes tragedia de catástrofes naturales sin duda alguna ha sido el brote de las pandemias que han surgido a lo largo de los años, estos brotes han aniquilado diferentes sociedades, afectando de una manera brusca la economía de una nación incluso borrando poblaciones enteras, incoherentemente también estos brotes ha ayudado o más bien despejado para que los grandes avances para la ciencia, medicina, salud pública, economía y política (Leal, 2020).

Actualmente una nueva pandemia se originó a nivel mundial llamada COVID-19 que se propagó exponencialmente en el mundo entero desde diciembre de 2019, mundialmente los países se enfrentan a una prueba sin precedentes, donde las sociedades están en crisis y las economías cada día están en decrecimiento. Para profundizar este tema es necesario entender la definición de lo que significa esta pandemia, sus daños al comercio global, especialmente en los procesos logísticos portuarios.

1.7. CORONAVIRUS

La COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto este nuevo virus como la enfermedad que

provoca eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019, actualmente la COVID-19 es una pandemia que afecta a muchos países de todo el mundo (Organización mundial de la salud, 2019).

La irrupción del COVID-19 se produjo en un contexto de debilitamiento del comercio mundial que se arrastra desde la crisis financiera de 2008-2009 (CEPAL, 2020).

1.8. COVID-19 Y SUS DAÑOS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS

La rápida expansión a nivel mundial del COVID-19 y las medidas que los gobiernos han aprobado para contrarrestar la propagación del virus han dejado graves consecuencias en el comercio mundial; esta pandemia ha afectado o suspendido la mayor parte de las actividades productivas, generando daños al comercio, uno de ellos ha sido el incremento en sus cierres de fronteras, esto sin duda alguna ha dado paso a un continuo aumento de desempleo por su gran reducción de la demanda de bienes y servicios.

El virus ha afectado profundamente la economía a nivel mundial, es evidente, que el brote del COVID-19 ha causado daños no solo en la vida humana, hay pruebas que afirman que el virus tendrá un impacto de gran significado en el comercio internacional y por ende en las industrias navieras y portuarias.

Para evitar la propagación del virus, diferentes puertos e industrias navieras han activado diversas medidas que están causando graves consecuencias como son la detención y la cancelación dentro de la industria (OMI, 2020). Así las estrictas medidas de control impuestas por los gobiernos a nivel mundial están generando como resultado un crecimiento económico global significativamente menor y como resultado una menor demanda del movimiento de mercancías, a medida que el virus continúe propagándose, la demanda global seguirá disminuyendo significativamente.

En Ecuador tras la emergencia sanitaria declarada a nivel mundial, se redujo el volumen de carga en todos los puertos marítimos del mundo. Los puertos están jugando un papel importante y crucial frente a este nuevo reto, ya que el transporte marítimo es sustancial para la economía mundial, considerándose que más del 80% del comercio global se transporta por mar.

Según datos de la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador (Asotep), en los primeros cuatro meses del 2020, el volumen de carga; esto es, el tonelaje de mercancías transportada a través de puertos, cayó un 4% en relación a igual período del 2020 (Comercio, 2020). Entre enero y abril, las importaciones cayeron 19,1% en relación a igual período del 2019, según la Federación Ecuatoriana de Exportadores (Fedexpor). Las exportaciones también resultaron mermadas, pero con menor fuerza.

1.9. ANTECEDENTES

El tema abordado en la presente investigación ha permitido entender algunas situaciones similares como han sido las pandemias que han sucedido hace muchos años atrás dejando pérdidas irre recuperables.

Según Hernández (2020) expresa que el momento histórico donde se presentaron cada una de las pandemias, hace que su análisis económico sea diferente, pero con rasgos base similares. En el contexto de la Gripe Española, el mundo no estaba tan conectado en todos los ámbitos como está ahora. La magnitud de los choques actuales a las diferentes economías se transmitirá de forma más severa y dramática, tanto en aspectos positivos, como, por ejemplo, mayor colaboración entre países para conseguir una cura, facilidades de financiamiento a países pobres, entre otros; pero a su vez los aspectos negativos tendrán una gran relevancia, como las grandes volatilidades de precios a nivel mundial que socavan el crecimiento de muchos países en posiciones más vulnerables.

Así mismo, otro estudio de Correia (2020) señala que el impacto de una pandemia causa daños tanto en la demanda como en la oferta en la economía de una nación. Las medidas adoptadas de aislamiento para contrarrestar la propagación reducen significativamente la oferta de trabajo, a causa de la restricción en la movilidad laboral, originando pobreza del factor trabajo, desafiando a la reducción en la actividad económica y por ende en la productividad. Es evidente que, por el lado de la demanda, las familias simplifican el gasto, esto debido a los pocos ingresos que la misma pandemia genera, lo que lleva a ahorrar más, puesto a la incertidumbre de sus ingresos futuros. Adicionalmente, aumenta la incertidumbre en los negocios por la baja probabilidad de la demanda reduciendo la inversión.

Además, otra investigación de Logistec (2020) donde señala que dada la incontenible propagación del virus los países de Europa, América, Asia y el resto del mundo han tenido que aplicar medidas sanitarias que acorta el normal desplazamiento de individuos y nuevos protocolos de bioseguridad que han tenido un gran impacto a nivel social, productivo y de consumo, impactando significativamente a nivel comercial y logísticos a diversas industrias. Los diversos actores de la Supply Chain a nivel mundial, sobre todos aquellos que desempeñan un rol importante en el abastecimiento de productos, servicios sanitarios y de primera necesidad, enfrentan actualmente un gran desafío sin precedentes. Los efectos causados por la alerta sanitaria debido a la pandemia del Covid-19 dejó muchos daños en el sector operacional y logístico ya que no había operadores en todos lados, inspecciones al azar, salidas semanales de buques canceladas, retrasos en turas, operaciones de puerto a menor escalan, entre otros efectos negativos, afectando directamente a todos los sectores económicos, pero aun así se ven en la necesidad de seguir operando de forma eficaz y eficiente, asegurando el abastecimiento de toda la población a pesar de las restricciones, respetando los protocolos y sistemas operativos donde se ha tenido que ir adaptando a la nueva realidad que se vive en el mundo entero.

1.10. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

En este tipo de estudio, es importante analizar los siguientes artículos que son vinculantes en este tipo de estudio. A continuación, citamos los mismos:

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.

El Art. 11 del D.E. 1111 (R.O. 358, 12-VI-2008) prescribe la sustitución de toda referencia a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral – DIGMER, por la de “Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial”. No obstante, y puesto que mediante decreto no se puede introducir reformas a normativa jerárquicamente superior, hemos mantenido el texto original de la presente disposición.

Art. 3.- (Reformado por el Art. 28 de la Ley 12, R.O. 82-S, 9-VI-1997).- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, estará integrado por los siguientes miembros: el Ministro de Defensa Nacional, quien lo presidirá; el Comandante General de Marina; los Ministros o Subsecretarios de Relaciones Exteriores, Obras Públicas, Finanzas, Comercio Exterior, Industrialización y Pesca; el Presidente o Director Técnico de la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica; el Jefe de la Primera Zona Naval y el Director de Desarrollo Marítimo de la Armada. El director de

la Marina Mercante y del Litoral formará parte del Consejo como Asesor con voz informativa, pero sin voto.

CAPÍTULO II

2.1. METODOLOGÍA

2.2. TIPO DE ESTUDIO

2.3. INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

Para determinar el análisis de los nuevos protocolos de operaciones del puerto comercial de Esmeraldas frente a la pandemia ‘‘COVID-19’’. El tipo de investigación se enlaza a la clase de estudio que se va a realizar para poder responder a los objetivos planteados de la investigación, en el caso del estudio ejecutado, se considera tomar el enfoque de investigación cualitativa; se consideró la misma por la situación de pandemia y herramienta para recolectar los datos como los fueron las entrevistas y visitas insitu.

2.4. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

2.5. MÉTODO

Este enfoque de investigación estudia la realidad en su contexto natural, siendo una técnica del método inductivo, lo que permitirá sacar sentido o de interpretar los fenómenos de acuerdo con los significados que tengan relación a la presente investigación. Además, esta técnica permitirá recopilar datos o una gran variedad de información, a través de: entrevistas, experiencia personal, historias de vida, observaciones, textos históricos, imágenes. (Rodríguez, 1996).

CAPÍTULO III

3.1. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

En el siguiente capítulo, se realizará un análisis de los resultados obtenidos a través de las varias entrevistas a funcionarios de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas y sus distintos usuarios como navieras, operadores de carga y funcionarios del puerto comercial de Esmeraldas, el propósito de analizar cómo fueron los protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 y cómo enfrentaron la misma, considerando los aspectos operacionales dentro del recinto y manejo de contagiados por la pandemia.

Para llevar a cabo este levantamiento de información, se realizaron entrevistas a personas relacionadas a este trabajo investigativo y que cumplan un perfil adecuado de acuerdo a la toma de decisiones en cada una de las empresas que se desempeñan; a continuación se detallan las mismas.

- Ing. Gabriel Herrera, Gerente de Autoridad Portuaria de Esmeraldas
- Piloto Patricio Páez, Representante de la Naviera ANDINAVE en los puertos comerciales de las ciudades de Manta y Esmeraldas y con operaciones dentro del puerto con más de 30 años.
- Phd. Cecilia Velasco, Gerente de Operadora de Carga ZAMARINO, con más de 20 años de experiencia portuaria a nivel nacional.

Además, se utilizó una ficha de observación para evaluar los cumplimientos y ejecución de los diversos protocolos de seguridad contra el Covid 19 que aplica la Autoridad Portuaria de Esmeraldas dentro del recinto portuario.

3.2. PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD CONTRA EL COVID 19 QUE APLICA APE

El puerto comercial de Esmeraldas es visitado por varias personas que provienen de distintas partes, tanto a nivel local, nacional e internacional para realizar varias actividades relacionadas al giro del negocio, que van desde el arribo de carga de importación y

exportación dentro del recinto portuario, hasta el personal que manipula la carga hasta su salida final del recinto portuario; por eso es muy importante, que ante la pandemia vivida hasta la actualidad del Covid 19, el personal que labora en APE, lleven a cabo la ejecución de protocolos de bioseguridad que eviten el contagio masivo del Covid 19 y que no se convierta en una limitación para excluir algún tipo de carga por falta de estos.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas tiene establecidos tres distintos protocolos de bioseguridad contra el covid 19 y con una fecha de elaboración y aceptación por la Subsecretaría de Puertos y Transporte marítimo y Fluvial, órgano adscrito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas un 22 de noviembre del 2020; independiente de la fecha de aceptación, el gerente de Autoridad Portuaria supo manifestar que ellos aplicaron todas las recomendaciones que les indicaron el ministerio de Salud en conjunto con la Subsecretaría de Puertos apenas se inició la alerta por el inicio de la pandemia.

Sobre los protocolos aplicados, tenemos, el primer protocolo está direccionado a la Prevención y Protección de los trabajadores vulnerables dentro del recinto portuario, atendiendo al grupo de atención de prioritaria y grupos de mayores factores de riesgos, como los son las personas mayores de edad, tercera edad y con enfermedades respiratorias, de diabetes, hipertensión entre otras. Este protocolo está direccionado para establecer un proceso de retorno paulatino al trabajo, luego que se determinó el fin de la cuarentena y fue realizado por el Departamento de Seguridad Integral de APE, los mismos que son los responsables que se de fiel cumplimiento de todas las personas que son más vulnerables al Covid 19.

El segundo protocolo que tiene el Departamento de Seguridad Industrial es el de las Directrices para la Prevención y Protección de los Trabajadores y Servidores Públicos que formen parte de los grupos de atención prioritaria y grupos con mayores factores de riesgo, frente a la exposición al Sars Cov-2 dentro de los espacios laborales. De acuerdo a los manifestado por el señor gerente de APE; este protocolo busca que se cumplan las normas de bioseguridad con mayor énfasis y de carácter de obligatoriedad a ese grupo, donde se le exige el uso obligatorio de mascarilla, desinfección en los distintos puntos alrededor del puerto comercial, lavado de manos y distanciamiento social, además citan los horarios de

teletrabajo que deben de ejecutar los empleados en caso de no asistir físicamente al puerto, todo esto fue posible y de acuerdo a lo manifestado por el gerente de APE por un control estricto de su unidad de Seguridad Industrial, quienes hacían los respectivos monitoreos las 24 horas del día.

El tercer protocolo refiere a una Guía de Activación para la Prevención y Control de Covid 19, durante la jornada presencial de trabajo, en su entorno tiene similitud con el primer protocolo analizado en este estudio, pero que debe estar plenamente identificado a disposición de los entes de control contra la prevención del Covid 19.

Otros aspectos señalados en la entrevista (ver anexo #3) por el gerente de la Autoridad portuaria de Esmeraldas fueron los siguientes:

- La digitalización de documentos que registren el zarpe o aribo de naves en el puerto comercial, anteriormente se lo tenía que hacer físico y digital, ahora las navieras lo envían electrónicamente.
- Distanciamiento obligatorio entre el personal de APE, Operadoras de Cargas, representantes de Navieras, tripulación u otro personal que se encuentre dentro del recinto portuario.
- Sobre si alguna vez pararon la actividad de alguna operación portuaria por temas estrictos de Covid 19 o cuarentena, supo manifestar que el puerto operó todos los días del año.
- Medidas adoptadas para evitar el contagio masivo por Covid 19 de las distintas unidades vehiculares, choferes, tipos de cargas u otro personal que arriba al puerto a realizar actividades de despacho o transporte, todas/os son debidamente sanitizadas con amonio cuaternario de 5ta generación, amigable al humano y medio ambiente.
- Sobre los diversos tipos de carga que arriban al puerto comercial de Esmeraldas:

- Toda carga general (cajonería, maquinaria, tubos entre otras) que arriba al puerto comercial se desinfectan, así mismo todo vehículo o camión que ingrese al recinto portuario.
- Los contenedores que despachan también son debidamente desinfectados; al día de hoy, ya no se reciben contenedores llenos para importación o exportación dentro del recinto portuario de Esmeraldas.
- Para los tipos de carga granel sólida, como carbón mineral o carga líquida como el aceite de palma africana; en el 1er caso, no es necesario su desinfección de acuerdo a datos proporcionados por el Ministerio de Salud; en el segundo tipo de carga, esta se transporta por tuberías hasta la nave para su exportación final, por lo que no está expuesta a contactos externos o maniobrabilidad con personal portuario o de la operadora de carga.
- Sobre el impacto del Covid 19 en el personal de APE, el gerente supo manifestar que de un universo de 280 empleados que tiene APE, sólo hubo un caso de fallecimiento por Covid 19, que representa menos del 1% sobre todo el personal de APE, el estima que hubo un 20% de contagiados y que presuntamente no se contaminaron dentro de las instalaciones del puerto, sino fuera de este.
- Desde que empezó la pandemia del Covid 19 en el Ecuador, el puerto comercial de Esmeraldas se preparó con todo para evitar los contagios, llegando a suspender el reloj biométrico de registro de entrada y salida de los trabajadores de APE, por ser un punto de contagio, además de controlar y realizar seguimientos al personal que presente síntomas relacionados con el COVID 19.

A continuación, se detallan lo que manifestaron los representantes de la naviera ANDINAVE y la Operadora de Carga ZAMARINO sobre los diversos protocolos aplicados por sus empresas y los aplicados por APE:

3.3. TIPOS DE CARGA QUE SE MOVILIZAN:

ANDINAVE: El tipo de carga que movilizan son exclusivamente vehículos livianos y en algunos casos maquinaria pesada, en ambos casos, ya viene desinfectada de origen.

ZAMARINO: Ellos están sujetos al tipo de carga que reciben de acuerdo al contrato de operación con la naviera, puede ser desde carga general hasta graneles sólidos y líquidos.

3.4. PROCEDENCIA DE LA CARGA QUE TRANSPORTAN O MANIPULANAN:

ANDINAVE: La carga tiene procedencia de 3 países del oriente, China, Korea y Japón.

ZAMARINO: No les afecta mucho este tema, supieron manifestar, porque están sujetos a lo que traigan las naves y los contratos firmados.

3.5. PROTOCOLOS APLICADOS PARA EVITAR CONTAGIOS POR COVID:

ANDINAVE: Toda nave o embarcación que arriba al puerto comercial de Esmeraldas debe de cumplir los protocolos de bioseguridad contra el Covid 19, establecidos por APE, la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Terrestre y el Ministerio de salud, adicional ellos tienen sus propios protocolos y toda documentación de arribo o zarpe es digitalizada, anteriormente se entregaba un respaldo físico también.

ZAMARINO: Cumplen los protocolos establecidos por APE, además los dispuestos por el Ministerio de Salud y el MTOP avala dichos procesos.

3.6. PRUEBAS TIPO COVID 19 EXIGIDAS POR APE PARA EL INGRESO AL RECINTO PORTUARIO.

ANDINAVE: Mientras no exista un cambio de tripulación en la nave, no exigen ningún tipo de prueba relacionada con identificar los casos de Covid 19, además la tripulación de la nave tiene prohibido desembarcar libremente como se hacía en época previas antes de la pandemia.

ZAMARINO: APE no les exige algún tipo de prueba que verifique si su personal resulta positivo como paciente Covid 19, sin embargo, sí monitorea la institución al ingreso del recinto portuario que no presente síntomas los mismos, además, ellos tienen sus propios protocolos de bioseguridad que lo cumplen durante el ingreso y las operaciones carga o descarga de mercadería dentro del puerto, a su personal le exigen el uso de mascarillas, desinfección constante del personal y puntos móviles de alcohol en durante las operaciones portuarias.

3.7. CAMBIO EN EL MOVIMIENTO DE CARGA DURANTE LA PANDEMIA COVID:

ANDINAVE: Considera que esta le afectó mucho, hubo disminución de carga por una recesión obligada en el despacho de mercadería con destino a otros países y que arriban por los distintos puertos del mundo, y en el caso de Esmeraldas, no fue la excepción. Su carga vehicular de importación y principal que se moviliza en este puerto, también disminuyó drásticamente.

ZAMARINO: Si, la carga ya venía disminuyendo con el puerto comercial de Esmeraldas en condiciones normales, con el inicio de la pandemia, aumentó mas su crisis. El tema de oferta de transporte se vió también afectada por las exigencia de movilidad y uso de salvoconductos para cruzar entre una provincia a otra, que generaron varios caos por no manejar una información interconectada y similar entre todas.

3.8. COMUNICACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD QUE PROVENGAN CONTAGIO DEL COVID 19 DENTRO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS:

ANDINAVE: Autoridad Portuaria de Esmeraldas envió un comunicado de como sería el ingreso del personal de nuestra agencia, también lo replicó el Ministerio de Transporte mediante oficio y charlas de inducción a su personal.

ZAMARINO: Manifestaron que al igual que la naviera, si recibieron información sobre los protocolos de biosegurodad que debían de cumplir su personal antes, durante y después de cualquier operación de mebarque o desembaruqe de carga.

3.9. DISPOSICIÓN DE PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD PARA SU PERSONAL CONTRA EL COVID 19 EN LA EMPRESA:

ANDINAVE: Antes de cualquier exigencia, ellos establecieron sus propios código de bioseguridad contra el Covid 19 dentro del recinto portuario, tanto al ingreso cómo a la salida.

ZAMARINO: Por exigencias del Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud y MTOP, deben de tener un protocolo de bioseguridad contra el Covid 19 que deben de cumplir su personal.

ANDINAVE: Ellos si realizan de manera periodica las pruebas Covid 19 para su personal; la Autoridad Portuaria de Esmeraldas no ha realizado algún tipo de prueba para evidenciar los casos sospechos de Covid 19.

ZAMARINO: Una operadora de carga depende del nivel de mercadería que arriba al puerto y como supieron manifestar en anteriores párrafos, el movimiento ha sido bajo, a pesar de ese detalles, por sus propios medios ellos relaizan sus pruebas en periodos de un mes y de manera aleatoria. Por parte de APE, sólo una ocasión desde que empezó la pandemia les realizaron puebas para evidenciar casos probable de Covid y fueron de tipo rápida.

3.10. PERSONAL CONTAGIADO POR COVID-19:

ANDINAVE: Hasta el momento y por fortuna no han tenido casos positivos de Covid 19 el personal de la naviera.

ZAMARINO: Cero contagio de parte de su personal hasta el momento.

3.11. NIVELES DE CONFIANZA HACIA LOS PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD CONTRA EL COVID 19 APLICADOS POR APE:

Ambos entrevistados supieron manifestar que si tienen confianza como la Autridad Portuaria de Esmeraldas ha llevado a cabo la ejecución de los potorcolos de biosegurdad contra el Covid 19 y lo ratifican por el nivel bajo de contagio dentro del recito portuario,

además que han sido muy estrictos en el cumplimiento del mismo; sobre personas contagiadas ha sido sus propios empleados pero que han sido identificados tempranamente y aislados para evitar su propagación.

CAPITULO IV

4.1. DISCUSIÓN

Según Hernández (2020) y sobre la pandemia de la gripe española, esta ha tenido efectos similares en niveles de contagio, sin embargo, no se puede considerar el nivel de movimiento portuario, dado que las naves en aquella época eran de menor escala, menor capacidad de carga y, por ende, no hacían las travesías que hacen las que actualmente arriban al Puerto de Esmeraldas.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas es el administrador del puerto comercial de Esmeraldas y es la encargada de regular las actividades que realizan varios de sus usuarios (agencias navieras, agentes aduaneros, operadoras de carga y de servicios conexos y transportistas) y clientes como lo son los importadores y exportadores.

Los efectos debido a la pandemia y el escenario de incertidumbre para las economías en todo el mundo, de acuerdo a lo manifestado por Correia (2020), se puede evidenciar que si ha habido una disminución en la carga, esto relacionado por la poca movilidad de carga y que en el caso del puerto comercial de Esmeraldas, tras que ya venía perdiendo carga, esta ha tenido un efecto negativo, sin embargo, el mismo se adaptó para recibir y transportar carga proveniente del interior del país, cómo del exterior.

La APE ha llevado a cabalidad los protocolos de bioseguridad necesario que permitan contrarrestar el contagio de Covid 19 dentro del recinto portuario, para esto, han establecidos los mismos desde una manera práctica (exigiendo el uso de Mascarilla, controlando la temperatura al ingreso al puerto, puntos de desinfección de alcohol, distanciamiento social y cualquier tipo de aglomeración dentro de este. Sólo un 20% se ha contagiado de su personal entre operativos, seguridad y de oficina, pero que

manifiestan que sus contagios están relacionados a casos o convivencias externas, solo ha habido una pérdida de vida.

Las operaciones portuarias de su Hinterland (carga de importación que arriba al puerto) y su Foreland (carga que se embarca o se exporta por el puerto) no ha sufrido alguna para específica debido al inicio de la pandemia o durante la cuarentena vivida en todo el país. Si hubo una disminución de carga por la recesión económica vivida en todo el mundo de la cuarentena obligatoria aplicado en los varios países del mundo, eso tuvo una incidencia directa en el nivel de carga que se moviliza en el puerto comercial, sumado a una baja estrategia comercial de captación y retención de clientes.

De manera documental y aprobada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene tres protocolos, direccionados al manejo de personas de una nivel mayor de vulnerabilidad, al retorno de las actividades laborales diarias y teletrabajo y movilización de personas dentro del área operativa y de oficinas dentro del puerto comercial de Esmeraldas. El Ministerio de Salud también les dio su aval para poder realizar actividades normales de operaciones portuarias.

De manera física, la APE ha implementado procesos de desinfección con amonio cuaternario de 5ta generación a todo el tipo de carga que arribe al puerto comercial, también para los vehículos que arriban o salen desde el mismo, para le personal, disponen de túneles de desinfección y puntos de desinfección con alcohol en gel. Son muy estrictos en el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad con su personal y con el personal de navieras, operadoras de cargas, despachadores, agentes aduanero entre otros.

Las navieras y operadoras de carga cumplen sus propios protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 y respetan los implantados por la APE durante esta pandemia, eso lo demuestran al manifestar ambas su nivel de confianza como las medidas adoptadas dentro del puerto comercial de Esmeraldas han sido positivas, a tal nivel, que ninguno de su personal ha sido contagiado. Todos los portocolos implementados por la Auoridad

Portuaria de Esmeraldas fueron comunicados a tiempo a todos los usuarios y clientes del puerto comercial.

CAPÍTULO V

5.1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.2. CONCLUSIONES

- El puerto comercial de Esmeraldas si pudo adaptarse y ha estado a la altura de las circunstancias en la aplicación de métodos de prevención contra el Covid 19, jamás tuvieron una interrupción en las operaciones dado una serie de contagios posibles que pudieron suceder durante alguna actividad u operación portuaria dentro del recinto.
- La disminución en los volúmenes de carga no ha sido resultado directamente por la disminución a nivel mundial que hubo por la pandemia y en especial las distintas cuarentenas aplicadas a nivel mundial; la disminución ya lleva más de dos años y en estos momentos se encuentra en niveles críticos.
- Los protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 aplicados por APE si tuvieron el resultado esperado por parte de su administración de ese entonces, los fueron debidamente coordinados y aplicado de acuerdo a las exigencias de la Subsecretaria de Puertos, Ministerio de Salud y MTOP y comunicados a todos sus usuarios y clientes del puerto comercial.

CAPÍTULO VI

5.1. RECOMENDACIONES

- El puerto comercial de Esmeraldas y administrado y operado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas debería de implementar pruebas de tipo rápida para identificar los posibles casos de Covid 19 y las mismas que sean de tipo aleatoria.
- Todos los usuarios y clientes del puerto comercial de Esmeraldas deberían de presentar un reporte mensual del listado de su personal y que ha sido sometido algún tipo de prueba para identificar si ha sido caso positivo Covid 19.
- Este trabajo investigativo puede servir para que se desarrolle otro tipo de investigación sobre la incidencia de la aplicación positiva de protocolos de bioseguridad contra el Covid 19 y el convivir diario en las distintas actividades laborales.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, C. (2012). Implicaciones del comercio internacional desde la teoría de Adam Smith y David Ricardo. Quito: Economía y finanzas internacionales.
- CEPAL. (2020). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Santiago de Chile: CEPAL.
- Chaparría, E. (2004). Obras marítimas. España: Universidad politécnica de Valencia.
- Comercio, E. (9 de Junio de 2020). El comercio. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/carga-portuaria-redujo-ecuador-pandemia.html>
- Correia, S. (26 de March de 2020). Pandemics Depress the Economy, Public Health. Obtenido de https://www.saudedafamilia.org/coronavirus/artigos/pandemics_depress_economy.pdf
- Garcés, F. (2012). Análisis comparativo de los modelos de gestión portuaria aplicados en el transporte marítimo internacional de hidrocarburos para los terminales marítimos de ecopetrol. Posgrado en logística de transporte internacional de mercancías. Universidad tecnológica de Bolívar, Cartagena de Indias.
- Garcés, M. (2012). Teoría Clásica del Comercio Internacional. Quito: Economía y finanzas internacionales. Obtenido de [http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica#:~:text=Adam%20Smith%20nos%20se%20C3%B1ala%20que,que%20produce%20con%20mayor%20eficiencia%20E2%80%9D%20\(](http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica#:~:text=Adam%20Smith%20nos%20se%20C3%B1ala%20que,que%20produce%20con%20mayor%20eficiencia%20E2%80%9D%20()
- García, M. (19 de Abril de 2020). Coronavirus noticias . Obtenido de <https://www.coronavirusgripe.com/articulo/coronavirus/mayores-pandemias-historia/20200415153510002922.html>
- Hernández, J. (2020). Algunos hechos relevantes de las pandemias. Obtenido de <https://www.usergioarboleda.edu.co/wp-content/uploads/2020/05/Algunos-hechos->

relevantes-de-las-pandemias-Departamento-de-Historia-Escuela-de-Economi%CC%81a-Universidad-Sergio-Arboleda.pdf

Jimenez, J. (25 de Octubre de 2015). Comunidad del Comercio Exterior. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/tipos-de-carga-2#:~:text=Carga%20es%20un%20conjunto%20de,a%20granel%2C%20especial%20y%20contenerizada>.

Leal, R. (2020). Breve historias de las pandemias. Chile.

Logistec, R. (29 de Marzo de 2020). COVID-19 la pandemia que pone en jaque a la Supply Chain Mundial. Obtenido de <https://www.revistalogistec.com/scm/estrategia-logistica-2/2719-covid-19-la-pandemia-que-pone-en-jaque-a-la-supply-chain-mundial>

marítima, C. d. (11 de Marzo de 2020). Obtenido de <https://www.maritimeinfo.org/es/Directorio%20Mar%C3%ADtimo/dry-bulk-cargoes-b174a5ec810011e2a1cf0013721274c6>

Mora, C. (2015). Modelo de gestión operativo en el puerto comercial de Esmeraldas. (Magíster en administración de empresas mención planeación). Universidad católica del Ecuador Sede Esmeraldas, Esmeraldas.

Nacional, G. (12 de Abril de 1976). Ley General de Puertos. Obtenido de <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu160399.pdf>

OMI. (2 de Abril de 2020). Marine & Port Consultant SAS. Obtenido de <https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2>

OMS. (24 de Febrero de 2010). ¿Que es una pandemia? Obtenido de https://www.who.int/csr/disease/swineflu/frequently_asked_questions/pandemic/es/

OMS. (Diciembre de 2019). Organización mundial de la salud. Obtenido de <https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>

- Portuaria, A. (Enero de 2017). Operaciones y servicio portuarios. Obtenido de <https://www.puertogijon.es/wp-content/uploads/2017/01/09052016-Manual-de-Operaciones-y-Servicios-Portuarios-N1.pdf>
- Puertos. (22 de Abril de 2012). Puertos. Obtenido de <http://puertos2951.blogspot.com/>
- Rodríguez, G. (1996). Metodología de la investigación cualitativa. España.
- Salama, R. (2016). Elaboración de un modelo analítico que permita realacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. Barcelona.
- Samaniego, E. (24 de Octubre de 2011). Modelo de gestión Portuaria . Obtenido de <http://panorama-maritimo.blogspot.com/2011/10/modelos-de-gestion-portuaria.html#:~:text=Por%20un%20lado%20encontramos%20el,lo%20consideran%20como%20%22ineficiente%22.>
- Valpuesta, L. (2001). Análisis de la actividad económica del Puerto de Sevilla y su influencia provincial. Sevilla: Universidad de Sevilla.

ANEXOS

VARIABLE	DEFINICION	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TECNICAS O INSTRUMENTOS
OPERACIONES PORTUARIAS	<p>Son actividades que se realizan dentro de un recinto portuario para atender la carga que arriba en barcos a este, utilizando equipo portuario y personal capacitado.</p>	<p>-Funciones de un puerto comercial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La de tránsito • La función industrial <p>-Tipos de carga:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga general suelta • Carga granel líquido • Carga granel sólido • Carga contenerizada <p>-Modelos de gestión portuaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Service-Port • Tool-Port 	<p>-Operaciones de servicio a la carga y a las naves que arriban al puerto comercial de Esmeraldas</p> <p>-Operaciones de ingreso y salida de vehículos particulares para carga portuaria</p>	<p>Cumplimiento de los protocolos de bioseguridad frente al covid-19 durante todas las operaciones y servicios portuarios.</p>	<p>-Entrevista con expertos</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Landlord 			
PANDEMIA COVID-19	Es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto este nuevo virus como la enfermedad que provoca eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019, actualmente la	<ul style="list-style-type: none"> -Efectos en las actividades portuarias -Efectos en el tránsito marítimo de las cargas 	<ul style="list-style-type: none"> -Protocolos contra el covid-19 de ingresos y salida de: <ul style="list-style-type: none"> • personal de APE • personal de operadoras portuarias • personal de aduana • personal de ministerio de salud 	Comprobar que se cumplan todos los protocolos exigidos de acuerdo al ministerio de salud pública y el ministerio de transporte y obras públicas.	-Entrevista con expertos

COVID-19 es una pandemia que afecta a muchos países de todo el mundo (Organización mundial de la salud, 2019).

- conductores de camiones que ingresan al puerto
- tripulación de la nave
- visitantes al recinto portuario de APE.

TEMA: ANÁLISIS DE LOS NUEVOS PROTOCOLOS DE OPERACIONES DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS FRENTE A LA PANDEMIA “COVID-19” – OPERADOR PORTUARIO DE CARGA

PREGUNTAS

- 1. ¿Qué tipo de carga moviliza operadora de carga que usted representa?**
- 2. ¿De qué países es la procedencia de carga que manipula su personal operativo dentro de las instalaciones del puerto comercial de Esmeraldas?**
- 3. ¿Alguna norma o certificado relacionado a que está libre de COVID 19 necesita la embarcación al momento de arribar al puerto comercial de Esmeraldas?**
- 4. ¿Autoridad Portuaria de Esmeraldas le exige a su personal o a usted alguna prueba que descarte estar contagiados con COVID 19?**
- 5. ¿Cómo se vieron afectadas las actividades diarias realizadas anteriormente por la naviera que representa al momento de la declaratoria de pandemia y cuarentena por COVID 19?**
- 6. ¿Las medidas de prevención y contagio contra el COVID 19 fueron comunicadas a la naviera a tiempo por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas?**
- 7. ¿Dentro de la operadora que usted representa, tiene algún protocolo para su personal para evitar el contagio contra el COVID 19?**
- 8. Los empleados que laboran en la operadora de carga que usted representa y que trabajan en el puerto comercial de Esmeraldas, ¿Se realizan pruebas para determinar si es paciente COVID? ¿Cada que tiempo se realizan las mismas?**
- 9. ¿Algún personal de la operadora de carga ha sido contagiado con el virus COVID 19?**
- 10. Con los protocolos contra el COVID 19 que ha adoptado APE, ¿Qué tan seguro se siente usted moverse dentro del recinto portuario de Esmeraldas?**

TEMA: ANÁLISIS DE LOS NUEVOS PROTOCOLOS DE OPERACIONES DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS FRENTE A LA PANDEMIA “COVID-19” GERENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS

PREGUNTAS

- 1. ¿Cómo el Puerto comercial de Esmeraldas se preparó para operar en condiciones de la pandemia COVID 19 en sus etapas iniciales?**
- 2. ¿Qué medidas les dispuso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas cómo ente rector del puerto comercial?**
- 3. ¿En algún momento hubo una para en las actividades operacionales del puerto comercial de Esmeraldas en sus etapas iniciales de la pandemia COVID 19?**
- 4. ¿Qué medidas de bioseguridad implementó la Autoridad Portuaria de Esmeraldas como ente administrador y operacional del Puerto Comercial de Esmeraldas en la atención de la carga arribada tanto de importación cómo de exportación y su manipulación?**
- 5. ¿Podría usted detallarme cómo es el control de ingreso de unidades vehiculares y personal que ingresa al recinto portuario de APE?**
- 6. ¿Cuáles han sido las regulaciones implementadas para dar a conocer al personal y su obligatoriedad para prevenir el contagio del COVID-19?**
- 7. Dentro de los protocolos establecidos para el manejo de la carga ¿cuáles ha sido para cada tipo de carga?**
- 8. ¿Cuál ha sido el índice de contagio y fallecidos que ha tenido el puerto comercial de Esmeraldas frente a la pandemia actual?**
- 9. ¿Considera que el contagio se produjo dentro de las instalaciones de APE o se contagiaron de manera externa?**

INFORME DE ORIGINALIDAD



ENCONTRAR COINCIDENCIAS CON TODAS LAS FUENTES (SOLO SE IMPRIMIRÁ LA FUENTE SELECCIONADA)

1% ★ www.lanacion.com.ar
Fuente de Internet

Excluir citas Activo
Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 10 words