



Pontificia Universidad  
Católica del Ecuador

SEDE  
ESMERALDAS

**Facultad de Ciencias Administrativas y Contables**

**Escuela de Comercio Exterior**

**Título:**

Análisis de la Relación entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas  
Pesqueras: Deprodemar y Deriancomp.

**Previo a la obtención del título de:**

Licenciatura en Comercio Exterior

**Autor:**

Leonardo Ruano Blandón

**Asesora:**

PhD. Yulien Herrera

**Esmeraldas – 2019**

## **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 LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR

---

Presidente de Tribunal de Graduación

---

Lector 1

Mgt. Monica Vergara

---

Lector 2

Mgt. Andrea Dueñas

---

Mgt. Mario Armas Arias

Director de la Escuela de Comercio Exterior

---

Phd. Yulien Herrera Díaz

Directora de Tesis

## **AUTORÍA**

Yo, LEONARDO FRANCISCO RUANO BLANDON, portador de la cédula de ciudadanía N° 085001539-7, declaro ser el autor de la presente investigación, que lleva por título “Análisis de la Relación entre el Puerto de Esmeraldas y las Empresas Pesqueras: Deprodemar y Deriancomp”. Declaro expresamente que el actual trabajo de tesis es absolutamente original, auténtico y personal.

En virtud de que el contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y de la PUCE-E.

---

Leonardo Francisco Ruano Blandón

C.I. 085001539-7

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios todopoderoso por ser mi dirección espiritual, concediéndome fortaleza, sabiduría y protección en cada paso que doy en la vida.

A mi mamá por ser ejemplo de constante trabajo y esfuerzo. Gracias por su amor y apoyo incondicional brindado en cada momento, sin ella no hubiera concluido esta etapa de mi vida, gracias infinitas.

A mi tía por ser mi segunda madre quien en todo momento de mi vida ha estado pendiente de mí, apoyándome desinteresadamente. Gracias por sus consejos, por ser mi guía espiritual y mi soporte en cada paso.

A mi asesora de tesis, gracias por los conocimientos aportados, por la paciencia y por el apoyo brindado en la consecución de este trabajo de tesis.

A mis amigos, compañeros de clase, familiares y profesores quienes de alguna u otra manera con sus gestos y palabras contribuyeron en este trabajo.

## **DEDICATORIA**

Dedico este trabajo a Dios por ser el pilar  
fundamental en mi vida.

A mi abuela, quien está en mi corazón y recuerdo en todo momento  
sé que, aunque no está presente de cuerpo, siempre está acompañándome.

A mi mamá, hermana, y demás familiares, por todo lo de ellos recibido.

## Índice de Contenido

.....	¡Error! Marcador no definido.
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>Presentación del tema de investigación.</b> .....	6
<b>Planteamiento del problema.</b> .....	7
<b>Justificación</b> .....	9
<b>OBJETIVOS</b> .....	10
<b>CAPITULO I: MARCO TEÓRICO</b> .....	11
<b>Bases teórico-científicas</b> .....	11
<b>Puertos</b> .....	11
<b>Escaso vínculo entre puertos e Industria</b> .....	17
<b>Antecedentes</b> .....	18
<b>Marco Legal</b> .....	20
<b>CAPITULO II: MATERIALES Y MÉTODOS</b> .....	23
<b>Tipo de Estudio</b> .....	23
<b>Definición conceptual y operacionalización de las variables</b> .....	24
<b>Métodos</b> .....	27
<b>Técnicas e Instrumentos</b> .....	27
<b>Análisis de Datos</b> .....	28
<b>CAPITULO III: RESULTADOS</b> .....	29
<b>CAPITULO IV: DISCUSIÓN</b> .....	34
<b>CAPITULO V: CONCLUSIONES</b> .....	36
<b>CAPITULO VI: RECOMENDACIONES</b> .....	37
<b>ANEXO 1. Entrevista dirigida a las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp</b> .....	42
<b>ANEXO 2. Entrevista dirigida a un funcionario del Puerto comercial de Esmeraldas</b> .....	43
<b>ANEXO 3. Validación de instrumento de investigación</b> .....	44
<b>VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN</b> .....	44
<b>ANEXO 4. Validación de instrumento de investigación</b> .....	46
<b>VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN</b> .....	46

# INTRODUCCIÓN

## **Presentación del tema de investigación.**

La industria pesquera ecuatoriana ha sido uno de los sectores económicos que ha aportado significativamente a la economía del país, dado a las fortalezas que brindan las actividades de la acuicultura y pesca artesanal en el país. Por ello “En 1987 el Ecuador fue el primer exportador de camarón del mundo” (Bravo, 2002, p.2).

Dentro del conjunto de actividades de pesca, existen una variedad de industrias dedicadas al procesamiento de los frutos del mar, principalmente para el empaque y posteriormente la exportación de productos, actividad que se ha desarrollado en mayor en escala en Guayaquil. Jácome et al. (2011) afirman que los principales centros pesqueros se ubican en la zona del Golfo de Guayaquil, en la península de Santa Elena y en las provincias de Manabí (puerto de Manta, el centro atunero más importante del Pacífico Oriental) y Esmeraldas.

En la ciudad de Esmeraldas existen empresas que tienen su propia embarcación para la pesca y posteriormente manufacturación de mariscos como es el caso de Deprodemar y Deriancomp. Estas empresas finalmente exportan sus productos por los puertos del país hacia diferentes partes del mundo, generando desarrollo económico a escala nacional.

Del mismo modo, puede afirmarse que los puertos marítimos se han constituido como un referente para el desarrollo de los países. Rúa (2006) sostiene que: “Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados” (p.2).

Muchas ciudades y/o países viven de la actividad portuaria, destacando casos exitosos como los puertos de Singapur en Asia o Rotterdam en Europa, dado a que estos (puertos) no solamente se han dedicado a prestar servicios de carga y descarga, sino que también prestan otro tipo de servicios de valor agregado como por ejemplo la reparación de buques.

En Ecuador el puerto marítimo más grande hasta el momento es el puerto de Guayaquil por la cantidad de carga que dicho terminal maneja, en especial carga contenerizada. Los demás puertos del Ecuador, como el de Esmeraldas, se especializan mayormente en otros

tipos de carga; a granel, líquidos y vehículos. Si bien el puerto de Esmeraldas mueve también carga en contenedores, no lo hace al mismo nivel que el puerto de Guayaquil.

Este puerto marítimo tiene ventajas geográficas con respecto a otros puertos del país, por su cercanía al puerto de Panamá. Según el Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO, 2015): “Se destaca por ser un puerto multipropósito, con acceso directo desde mar abierto, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves, y que cuenta, además, con servicios calificados de remolque y practicaje” (p.26).

### **Planteamiento del problema.**

Uno de los principales problemas que ha tenido el puerto de Esmeraldas es su carencia de infraestructura, probablemente consecuencia de la no inversión por parte del gobierno central y de intereses de grupos de poder, que se concentran en el desarrollo de algunos puertos. Balda (2001) afirma que:

El esquema prevaleciente de desarrollo polarizado en el Ecuador, ha propiciado la insatisfacción de las necesidades e intereses de las regiones tradicionalmente marginadas, sin incorporarlas a la economía y vida de la Nación, así como sin participar en las decisiones fundamentales del país. (p.8)

Asimismo, el puerto ha tenido concesiones con incumplimientos de contratos, y un mal manejo por parte de su administración (El Comercio, 2010). Un claro ejemplo es la falta de grúas pórticos maquinarias que son el motor de los puertos que manejan carga contenerizada. Esto da lugar a que no se pueda atraer la inversión de actores involucrados en temas portuarios, como son líneas navieras, agencias navieras, entre otras. Así como también el uso de contenedores de carga refrigerada que son la parte esencial en productos que requieren una cadena de frío, como son los productos que producen las industrias que se dedican al procesamiento de mariscos.

Debido a lo anteriormente expuesto, se pierde la posibilidad de generar dinamismo económico para la ciudad de Esmeraldas, dado que la industria pesquera de la provincia de Esmeraldas es un eje en la economía, de acuerdo con información de la Subsecretaría de Pesca (2017) la producción del año 2017 de la provincia fue de 32000 toneladas, que representaron 70 millones de dólares.

Por otro lado, el puerto presenta varios problemas entre ellos, no cuenta con infraestructura adecuada para atender las exigencias que requiere el mundo marítimo. Del mismo modo, el puerto tiene problemas en lo que respecta a la falta estrategias marketing. Según Baquerizo y Guerra (2000), en muchas ocasiones los estancamientos portuarios se deben en gran medida a la falta de una herramienta mercadológica, que les permita estar pendientes de los movimientos comerciales. Esto afecta en gran medida dado que el departamento comercial es la columna vertebral en una entidad que depende de los clientes para la obtención de recursos.

De tal modo que no se cubre la demanda de los clientes, Rodas (2017) afirma: que la empresa Deprodemar no exporta sus productos por el puerto de Esmeraldas, probablemente como consecuencia de que la entidad portuaria no satisface las necesidades de las empresas dedicadas al procesamiento de mariscos.

Esto da lugar que se pierda la oportunidad de exportar productos de su vasta industria pesquera que permitiría apuntalar el puerto. De acuerdo con datos de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas en el año 2018 se exportaron cero toneladas métricas de pescados, mariscos y moluscos. Sumado a esto se presentan problemas con la obtención de permisos y certificados de control previo necesarios en actividades de comercio exterior (importación/exportación), principalmente porque, para la obtención de ellos, los clientes tienen que trasladarse hacia otras ciudades como Guayaquil.

Por lo que se evidencia que cada uno de los actores del comercio exterior como Autoridades, Puerto y Empresa privada caminan por diferentes vías, desaprovechándose el éxito que pudieran tener si existiera un estrecho vínculo.

Por lo tanto, la presente investigación pretende analizar la relación entre el puerto comercial de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp; las cuales se dedican al procesamiento y exportación de mariscos.

### **Pregunta de problema:**

¿Cuál es la relación entre el puerto y las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp?

### **Justificación**

Todas las empresas de distribución y exportación buscan optimizar la logística para reducir costos, utilizando el puerto más cercano o el que le represente menores gastos. Los puertos, se perfilan como entes de desarrollo económico para su ciudad y/o país, porque manejan grandes volúmenes de carga.

Por consiguiente empresas de procesamiento y exportación como Deriancomp y Deprodemar de la ciudad de Esmeraldas, aportan significativamente a la economía de la ciudad, según datos de la Subsecretaría de pesca en el año 2017, el sector de la industria pesquera de la provincia de Esmeraldas tuvo una producción bruta de 32000 toneladas lo cual significó USD 70 millones, esto a su vez permitió que las empresas de la industria pesquera pudieran realizar exportaciones hacia Estados Unidos y a Europa (El Comercio, 2018). Por lo cual, es preciso investigar la relación entre dos importantes actores inmersos en el comercio exterior como lo son la industria pesquera y puerto comercial.

A su vez, en caso de que hubiese una posible relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas pesqueras, le permitiría a dicha entidad, mejorar su operatividad, por lo que pudiese haber un mayor movimiento de carga, aprovechándose principalmente sus ventajas comparativas que tiene el puerto, como son su ubicación estratégica con respecto a la cercanía con el puerto de Panamá, pudiendo posteriormente generar ventajas competitivas.

La utilidad de esta investigación es el aporte académico, específicamente para las líneas de investigación de la escuela de Comercio Exterior y al proyecto Ciudad-Puerto. Dado que no se han hecho otros tipos de investigaciones vinculando específicamente las industrias pesqueras y un actor tan importante como es el puerto marítimo de Esmeraldas. Asimismo, esta investigación tiene un aporte práctico para las empresas de la industria pesquera y el puerto marítimo de Esmeraldas, dado, que de ser el caso ambas partes

pueden obtener un beneficio multilateral, permitiendo que las empresas pesqueras optimicen su logística y el puerto marítimo obtenga mayor movimiento de carga.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo General:**

Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp.

### **Objetivos Específicos:**

- Distinguir los servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas pesqueras de la ciudad.
- Identificar la existencia de demanda de los servicios portuarios, por parte de las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp.

## **CAPITULO I: MARCO TEÓRICO**

### **Bases teórico-científicas**

El presente trabajo se basará en la Teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith, haciendo énfasis en la expansión del comercio como la que establece en su libro la riqueza de las naciones, en donde menciona que:

Un país que ignora o desprecia al comercio exterior, y que sólo permite que los barcos de las naciones extranjeras entren en uno o dos de sus puertos, no puede entablar el mismo volumen de negocios que bajo leyes e instituciones diferentes. (Smith, 1776, p.86)

Esto a su vez establece que una nación que no cuente con desarrollo portuario o en la cual el desarrollo portuario solo esté enfocado hacia una ciudad, no va a poder tener un desarrollo económico equilibrado englobado en toda la dimensión nacional, por lo cual existirá retroceso de ciudades periféricas de una nación, generando en ellas pobreza, falta de empleo, y a su vez una educación muy deficiente. Pero todas estas problemáticas pueden evitarse si se fortalece los puntos de fuertes de una ciudad como por ejemplificar son los puertos.

### **Puertos**

Hoy en día, existen muchas definiciones con respecto a los puertos marítimos estas definiciones han ido cambiando con el pasar del tiempo y las circunstancias, pero la mayor parte de ellas se asemejan.

Baudez (1962) define a los puertos como, puntos de entrada y salida que están aptos para el transporte de personas y mercancías.

Por otro lado, existen definiciones más completas sobre lo que es un puerto que permiten tener una idea más esclarecida sobre las actividades y servicios que presta este, destacando principalmente su aporte dentro de una ciudad y desglosando cada una de sus funciones.

La agencia estatal boletín del Estado de España BOE (2003) establece que los puertos son: La infraestructura que se integra como parte fundamental en un sistema general de transporte de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo nodo de interconexión modal y plataforma logística con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor.

De tal forma todas estas definiciones que han establecido los distintos autores dan a entender que los puertos no solamente deben ser considerados como entes de movilidad de carga y/o personas, si no que estos también se convierten en lugares principales dentro de la cadena de distribución.

Sánchez y Mouftier (2016) afirman que: Con el pasar de los años los puertos han ido dejando de lado el pensamiento anacrónico de solo ser entes para la exportación e importación, hoy en día los puertos también realizan actividades como: almacenamiento, distribución, desconsolidación y una de las más importantes en desarrollar actividades industriales relacionadas con manufacturas.

Por lo que, los puertos se constituyen como los eslabones más importantes en toda la cadena logística, su infraestructura y los servicios que brindan permiten la facilitación y desarrollo del comercio internacional (Sánchez et al. 2015).

De tal manera que todo este desarrollo de los puertos es gracias a las actividades agregadoras de valor en las ciudades, principalmente porque las ciudades se destacan en diferentes actividades económicas como: diversos tipos de industrias (pesquera, agricultura entre otros), lo cual le permite aprovechar la fortaleza de su industria para posteriormente internacionalizar sus productos mediante la utilización del puerto.

Así, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en el año 2017 las actividades portuarias aumentaron en un 6.1% con un volumen de 50,6 millones de TEU (unidad equivalente a veinte pies), lo cual constituye un aporte significativo a la economía mundial y al desarrollo portuario internacional.

Con el pasar del tiempo los puertos marítimos del mundo han ido cambiando y mejorando la forma en la que realizan su actividad portuaria, suponiendo su crecimiento y mejoramiento por los avances económicos mundiales y por ende las exigencias del mundo marítimo. Según Fram (2019), los puertos se clasifican de la forma siguiente:

- **Primera Generación:** En los años 60 los puertos netamente se dedicaban a las maniobras básicas entre puerto y tierra; entre puerto y embarcación; existía una escasez de servicios como el de cabotaje, practicaje entre otros. La carga que se manejaba era carga muy básica en especial de índole general
- **Segunda Generación:** Los puertos de segunda generación etapa que se dio aproximadamente en los años 90 fue una época en donde las autoridades ya comienzan a preocuparse por el tema de vial y todo lo referente a los canales de acceso y distribución hacia el puerto es decir mejorar su hinterland. Así mismo algunas ciudades del mundo ya se especializan en el tipo de carga como carga a granel, contenerizada, o líquidos
- **Tercera Generación:** En esta etapa los puertos ya comienzan a ver la gestión de la cadena de suministros como una herramienta de gran ayuda en el manejo de productos, así mismo se comienza a fortalecer el manejo de carga contenerizada. Finalmente, los puertos comienzan a desarrollar una imagen corporativa necesaria para compartir con diferentes puertos del mundo y atraer clientes.
- **Cuarta Generación:** A partir del año 2010 los puertos comienzan a desarrollarse aún más de la mano de la tecnología y las redes telemáticas lo cual permite una mayor seguridad entre las intercomunicaciones.
- **Quinta Generación:** Se la considera como la etapa ideal en donde los puertos tienen un fuerte vínculo con la ciudad y viceversa.

Debido a todas estas etapas que los puertos han ido desarrollando a lo largo del tiempo, les ha permitido que estos se constituyan como entes de desarrollo, así como también en la principal actividad económica en las ciudades portuarias y formar en ellas un referente a nivel global.

Por otro lado, es importante mencionar algunos de los servicios básicos que hacen más eficiente las operaciones en un recinto portuario como son: la disponibilidad de grúas pórticos (extremadamente necesarias en el manejo de contenedores) y el dragado del mar, que permite la recepción de naves de gran calado, dichos servicios generalmente son gestionados de manera directa por la Autoridad Portuaria. Los servicios anteriormente mencionados, son muy relevantes en el proceso de carga y descarga de mercancías por que permiten agilizar el despacho de naves en el puerto, permitiendo reducir costos y tiempos; y a su vez atrayendo clientes (Rúa, 2006).

Así mismo, los servicios portuarios tienen mucha convergencia con las operaciones de importación/exportación, en lo que concierne el manejo correcto y preservación de mercancías, el almacenaje, tipo de transporte y seguro; todas estas actividades corresponden a logística internacional que es una herramienta importante dentro del comercio exterior, y una amalgama de procesos, que permiten reducir costos y tiempos. Bloch (2012) describe las actividades que ha su criterio las considera las más importantes como son:

- **Acondicionamiento de la mercadería:** Este proceso es muy importante dentro la cadena logística porque es el que permite que la mercancía llegue en óptimas condiciones hacia su destino, todo ello mediante un correcto empaque y embalaje, que son dos cosas que sirven en el movimiento de carga, dado que existen mercancías de todo tipo como: peligrosas, perecederas (como las que requieren cadena de frío) y frágiles.
- **Transporte internacional:** El transporte juega un papel importante dentro de la cadena logística, porque a través de estos se envía la mercancía hacia diferentes destinos, la utilización de los distintos tipos de transporte depende principalmente del tipo de carga y así como también otros factores como tiempo y dinero. Existen tres tipos cargas sueltas, que pueden ser manufacturadas o semi manufacturadas; cargas a granel, que son principalmente materias primas y cargas contenerizadas que en la mayoría de los casos son carga manufactura, pero también puede ser semi manufacturada todos estos tipos de carga se adaptan a las distintas necesidades del exportadores o importadores, y al medio de transporte que puede ser terrestre, marítimo, aéreo, fluvial y ferroviario.

- **Almacenes y Depósitos:** Los depósitos y almacenes son importantes en toda la cadena logística, porque estos lugares permiten la solución de posibles problemas eventuales que pudieran presentarse, como son los desequilibrios entre proceso de producción y consumo. Por otro lado, estos lugares son importantes en temas portuarios dado que facilitan las actividades de consolidación y desconsolidación de carga, actividades se utilizan mayormente en lo correspondiente al transporte de carga suelta.
- **Cobertura de Seguros:** Constituye un elemento esencial porque este eslabón de la cadena logística permite el aseguramiento de la mercancía, ante posibles eventualidades negativas o casos fortuitos como: accidentes relacionados con el transporte, retrasos en los tiempos, así como también puede cubrir la pérdida de la mercancía.

Todos estos eslabones de la cadena logística son muy importantes dentro del comercio exterior, pero a mi criterio considero que uno de los más importantes es la preservación de mercancías dado que según la Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y agricultura (FAO) el comercio de alimentos a nivel mundial mueve miles de toneladas anuales por lo que es necesario una correcta preservación de alimentos para evitar posibles intoxicaciones en las personas.

En muchos productos alimenticios como por ejemplo los mariscos las temperaturas en el movimiento y almacenaje deben oscilar entre  $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$ , para así evitar el perecimiento de dichas mercancías, que su movimiento comercial aumenta exponencialmente cada año aportando a la economía mundial y aportando al desarrollo (Navarro, 2013).

Por otro lado, muchos autores mencionan que el desarrollo no solo debe vérselo desde la perspectiva económica si no también en lo social y político, Vásquez y Higuera (2009) sostienen que es necesario que, por el lado económico, empresarios sean los generadores de riqueza y empleo con alianzas público-privadas, para el desarrollo económico. Por el lado social debe existir una fuerte identidad cultural ya que esta es la base del desarrollo en todos los ámbitos. Finalmente, desde la óptica política menciona que es necesario que los políticos creen leyes en pro del desarrollo económico.

Por otro lado, el desarrollo local aparece en gran parte por la descentralización y la independencia de las ciudades ya que estas al no depender del aparato burocrático y al no

existir una concentración de burocracia en una sola ciudad, les permite un desarrollo equilibrado a la par con las demás ciudades pertenecientes a un país (Zaldivar y Rodriguez, 2005).

Así mismo en muchos países el desarrollo económico viene acompañado con el desarrollo portuario en muchas ciudades, se tiene una administración autónoma de los puertos lo cual permite que los recursos provenientes de los impuestos le correspondan por a cada una de las ciudades (Zaldivar y Rodriguez, 2005).

Por consiguiente, la importancia de un puerto marítimo no solamente radica en su ubicación geográfica, sino también en sus zonas de influencia macro y micro que tiene el puerto un puerto, macro; en lo que concierne a las ciudades y países conexas con un puerto que permiten un intercambio de mercancías y micro; en lo correspondiente a las actividades económicas que realiza la ciudad en la cual se ubica un puerto, que permiten desarrollar ambas partes, es decir, el puerto y la ciudad (Sanchez, 2003).

De tal manera que las zonas de influencia de un puerto; macro y micro, también llamadas hinterland y foreland, probablemente puedan verse afectadas en lo que respecta a la dimensión económica, quizás por el establecimiento de un modelo de economía cerrada. Por lo que un modelo de economía cerrada y de sustitución de importaciones, como lo fue Argentina hasta mediado de la década 70, puede afectar fuertemente a los puertos de un país, dado que este modelo corta las relaciones con otros países, reduciendo el foreland y debilitando abruptamente el hinterland (Sanchez, 2003).

Los puertos se constituyen en elementos principales en el comercio exterior, pudiendo generar un sólido desarrollo local de las ciudades, estos se constituyen en eslabones importantes en la cadena logística; pudiendo también estos, generar valor agregado (Sánchez, 2003).

Finalmente, se puede presumir que los puertos han permitido el desarrollo local de las ciudades. Existen muchos lugares en el mundo en donde su economía está basada en la actividad portuaria, sin embargo, en muchos de los casos no existe un vínculo fuerte que permita involucrar el puerto marítimo con las demás actividades económicas que se den dentro de una ciudad (Sánchez, 2003).

### **Industria pesquera**

El sector de la industria pesquera consiste netamente en las actividades transformadoras de los mariscos según datos, globalmente estos productos procesados representan el 9% de las exportaciones agrícolas totales y el 1% en el comercio global de mercancías (FAO, 2018).

### **Industria pesquera ecuatoriana**

En 1990, las exportaciones de camarón proporcionaron el 13.7% del total de las exportaciones ecuatorianas con cifras relativas para los productos enlatados, frescos y congelados, y harina de pescado siendo 1.4%, 2.0 y 0.3, respectivamente (INP, 1991).

Del mismo modo la industria pesquera en Esmeraldas desarrolla un conjunto de actividades, que van desde la producción de mariscos en la flota pesquera en Esmeraldas, hasta la comercialización en el puerto pesquero por medio de intermediarios con las plantas de procesos de mariscos, las cuales a su vez distribuyen a los diferentes mercados (Velez, 2017).

### **Vínculo entre puertos e industria en América Latina**

CEPAL establece que: En Latinoamérica no se registra la existencia de políticas que fomenten el desarrollo de las actividades portuarias, infraestructura y servicio, así mismo argumenta que a los puertos no se los integra como actores fundamentales en la cadena distribución (Doerr, 2011).

Del mismo modo, se establece que los puertos deben desarrollar políticas de sostenibilidad que le permitan mantenerse emergentes en temas comerciales y de desarrollo, para ello se menciona que dichos entes, deben tener cuatro variables que le permitirían desarrollarse de una manera óptima; dichas variables son lo ambiental, social, económico e institucional. Es por ello que se necesita de una mancomunidad entre autoridades, sector privado y población; para lograr el denominado desarrollo sostenible portuario (Doerr, 2011).

## **Antecedentes**

Históricamente la actividad portuaria ha sido un elemento esencial para el desarrollo económico de los países, como lo analizaron Robledo y Prado (2018) en su estudio “Los puertos y el Desarrollo Local. Análisis de Caso: Puerto Caleta Paula–Caleta Olivia–Santa Cruz”. En donde concluyen que los principales puertos del mundo se constituyen en ejes económicos para la ciudad en la cual se encuentran establecidos, no obstante, todas estas fortalezas las han logrado en base a su nivel de operatividad, sus años de experiencia en el mundo portuario, así como también por su tecnología y la infraestructura que presentan en los servicios portuarios.

Asimismo, los puertos se constituyen en lugares que buscan el desarrollo de sus ciudades. Una correcta sincronización entre las industrias y los entes portuarios permitiría un desarrollo conjunto en todas las esferas de una ciudad por lo que se lograría, lo que establece de la misma manera Solorzano (2015) en su estudio “Puerto y centro de pesca artesanal”, en el cual el autor expone que: “Un puerto tiene como principal función ser el vínculo entre la tierra y el mar. A través de él se embarcan y desembarcan productos” (Solórzano, 2015, p.2).

Por otro lado, Astudillo (2016) en estudio sobre “Las actividades logísticas portuaria de exportación del puerto de Esmeraldas” sostiene que el principal problema que aqueja al Puerto comercial de Esmeraldas al momento de llevar a cabo una exportación, es la infraestructura y la falta de beneficios que debe brindar un puerto internacional. Del mismo modo sostiene que existe otro problema que hay que considerar son las demoras en cuanto a los trámites administrativos al momento de exportar, la falta de un soporte adecuado, el cual desencadena en malestar y disgusto entre los clientes.

Reina (2015) en su investigación analizó “La ruta aplicada por Proecuador para promover las exportaciones en la provincia de Esmeraldas” sostiene que Esmeraldas cuenta con productos potencialmente exportables como son el cacao, la palma, así como también los productos provenientes de la pesca. Dentro del conjunto de actividades que engloba la pesca, existen las actividades de extracción, procesamiento y comercialización, siendo este último importante el ámbito de exportación. Dentro del sector industrial pesquero esmeraldeño se encuentran diferentes productos procesados (atún, camarón, harina de pescado entre otros), que se exportan a diversas partes del mundo ya sea por vía terrestre o por otros puertos comerciales del país.

Orobio (2017) en su trabajo de investigación diseñó un “Plan para la exportación de pescado desde Esmeraldas hacia el mercado de Chile” en dicha investigación el autor realizó un diagnóstico para así, ver la factibilidad de exportar mariscos desde la ciudad de Esmeraldas hasta Chile, entre los productos pesqueros que el autor pudo identificar como altamente exportables al mercado chileno se puede mencionar al atún artesanal, dorado y el pargo.

Por lo cual se evidencia que los productos provenientes de la industria pesquera esmeraldeña son altamente comercializables al mercado mundial, dado que son muy demandados en el exterior. De la misma manera se puede conjeturar que el sector de la industria pesquera esmeraldeña representa un eje dentro de la economía local y provincial.

Por otro lado, en lo que concierne al tema portuario y por lo anteriormente expuesto, es evidente que dicho ente logístico debería trabajar conjuntamente con los motores de la economía esmeraldeña, es decir los productos exportables.

## **Marco Legal**

La presente investigación se basará en varias normas establecidas por los órganos superiores, entre ellas:

### **Constitución del Ecuador**

La carta magna del país menciona algunos artículos relacionados con la política económica, entre ellos se puede mencionar al artículo 284, literal 1 y 2 en donde establece que:

**Art. 284.-** La política económica tendrá los siguientes objetivos:

1. Asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional.
2. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional. (Constituyente, 2008, p.52)

El artículo anteriormente mencionado es esencial en el marco legal de este trabajo de investigación, por lo que sería ideal que exista un balance económico en el país, en cuanto al ámbito portuario ecuatoriano para así lograr promover la producción local, lograr que cada una de las ciudades portuarias aproveche su zona de influencia (hinterland) de una manera mas óptima, para que finalmente dichos productos sean exportados por los puertos que le corresponden y no haya una fuga de carga.

De la misma manera la constitución del país, Constituyente (2008) expone los objetivos de la Política comercial en el artículo 304, en donde decreta que la política comercial debe fomentar y controlar los mecanismos para insertar al país en la economía internacional, apuntalando la producción nacional y promoviendo las economías a escala, pero todo ello debe realizarle evitando las desigualdades y las prácticas de monopolios y oligopolios en el ámbito empresarial.

Así pues, el artículo 304 de la constitución ecuatoriana hace énfasis en evitar los monopolios y oligopolios, prácticas que presumiblemente se están dando en el manejo de algunos puertos del país, perjudicando a los puertos mas pequeños. Por otro lado, dicho artículo ordena al estado crear estrategias para la inserción del país en el mapa económico

mundial y sobre todo promocionar las economías a escala, en el caso de este trabajo de investigación se puede considerar como economías a escala a las empresas pesqueras de la ciudad de Esmeraldas para que así estas logren producir de una manera óptima y exporten sus productos al menor costo posible, aprovechando que cuentan con un puerto marítimo en su ciudad.

Por último, la ley fundamental del país, Constituyente (2008) ordena en su art. 307 que: “El estado promoverá las exportaciones ambientalmente responsables, con preferencia de aquellas que generen mayor empleo y valor agregado, y en particular las exportaciones de los pequeños y medianos productores del sector artesanal” (p.55).

### **Reglamento General de la actividad portuaria en el Ecuador**

La ley ecuatoriana que regula los puertos establece en su primer artículo, el ámbito de aplicación de la misma en donde se menciona que:

**Art. 1.- Ámbito de Aplicación.** - El presente reglamento será de aplicación general para todas las autoridades, órganos de la administración y entidades públicas que, directa o indirectamente, tengan relación con la actividad portuaria, en lo que no se oponga a lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley de Modernización y, en su defecto, en el marco legal nacional y en sus leyes reguladoras específicas. DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL ASESORIA JURÍDICA Regl. General de la Act. Portuaria en el Ecuador 3 Asimismo será de aplicación general en todas las instalaciones y terminales portuarias comerciales del Ecuador, así como para todas las actividades que en ellas se realicen, sin perjuicio de las cuestiones específicas que así se establezcan para los puertos públicos comerciales. (MTOPE, 2010, p.2)

Del mismo modo, la ley reguladora de puertos del país define el modelo portuario el cual actualmente utiliza el puerto comercial de Esmeraldas, por lo cual establece que:

**Art. 4. lit 1.-** Los puertos comerciales estatales del Ecuador serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido bajo la denominación Landlord o puerto propietario, donde las EP no operarán de forma directa ningún servicio o facilidad y sus funciones se reducirán a la administración, mantenimiento y desarrollo de los puertos, en lo referente a sus

infraestructuras y espacios de uso común que no estén delegados al sector privado, así como al control del cumplimiento de los contratos celebrados con terceros, sin interferir en el desarrollo de los negocios de las personas privadas que en ellos operen o tengan a su cargo la construcción, administración y gestión de infraestructuras o espacios, en tanto éstos se realicen dentro del marco legal y contractual en el que se inscriban. (MTOF, 2010, p.4)

### **Reglamento a la Ley Orgánica para el desarrollo de la Acuicultura y Pesca**

La ley correspondiente para el fomento y producción, de la acuicultura y pesca de Ecuador describe la actividad pesquera en el país. Registro oficial (2020) insta en su primer capítulo, art.7. lit 3 que: “**Actividad pesquera.** - Es la realizada para el aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos en cualquiera de sus fases que tiene por objeto la captura o extracción, recolección, procesamiento, comercialización, investigación, búsqueda, transbordo de pesca y sus actividades conexas” (p.11).

Por otro lado, el reglamento formaliza cada una de las etapas de producción, por lo cual en el capítulo IV art. 36, el mismo que trata sobre la trazabilidad expone que:

**Art. 36.-** En la cadena productiva acuícola y pesquera, se especifican las siguientes etapas:

- a. Etapa de producción primaria: incluye la extracción y recolección pesquera; laboratorios o criaderos acuícolas y cosecha; cultivos marinos y cosecha;
- b. Etapa de transporte: incluye descarga y transporte de pesca (productos o subproductos) y de cosechas, transporte de insumos, transporte de productos terminados;
- c. Etapa de procesamiento: incluye el almacenamiento, congelación, limpieza, eviscerado, procesamiento, transformación, conservación (empacado, procesos térmicos, ahumados, salado, deshidratación, entre otros); y,
- d. Etapa de fabricación y comercialización interna o externa de materias primas, insumos y productos terminados. (Registro Oficial, 2020, p.27)

De acuerdo con este marco legal se hace énfasis en el fomento de las exportaciones que sean de tipo valor agregado, insertando al Ecuador en la economía mundial, en este caso

las empresas de la industria de pesquera del país y de la ciudad de Esmeraldas, cuentan con productos procesados que son probablemente atractivos para mercados internacionales, de tal manera que estos se pueden exportar. Por lo tanto, se necesita de una correcta vinculación entre los puertos marítimos y las empresas de la industria pesquera.

Asimismo, se hace alusión a la correcta distribución de la riqueza dado que el estado no debe enfocarse en el desarrollo, de solo un puerto, porque se deben evitar las prácticas monopólicas, y la concentración burocrática en una sola ciudad, para evitar la desigualdad interna y fomentar las economías a escala del país.

## **CAPITULO II: MATERIALES Y MÉTODOS**

### **Tipo de Estudio**

La presente investigación se encuentra direccionada a determinar la situación actual entre el puerto marítimo de Esmeraldas y las empresas pesquera Deprodemar y Deriancomp.

Se hizo uso del tipo de estudio cualitativo, principalmente porque la investigación es de apego a la rama de las ciencias sociales, a través de este se determinó el vínculo entre el puerto y las industrias, mediante el cual se supo de una manera más minuciosa los servicios que demandan las industrias pesqueras del puerto marítimo de Esmeraldas.

En lo que concierne a la obtención de datos se utilizó la investigación de campo, dado que se realizaron entrevistas en las empresas de la industria pesquera de Esmeraldas (Deprodemar y Deriancomp), para así obtener toda la información necesaria y detallada sobre los servicios que demandan las empresas. De igual manera se investigó si el puerto satisface la demanda de las empresas anteriormente mencionadas, que requieren los servicios y de no ser así, se investigó las causas por las cuales dicho ente no puede brindarles los servicios; todo ello se realizó a través de entrevistas.

Por último, la investigación tuvo un alcance descriptivo, dado que se detallaron las características de los servicios que demandan las empresas Deprodemar y Deriancomp, estos datos permitieron conocer más a fondo sobre el tema. Por lo que fue imprescindible al momento de investigar la relación y/o vínculo entre dos entes sociales.

### Definición conceptual y operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINIICON CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Empresas de la Industria pesquera	Empresas dedicadas al procesamiento y extracción de mariscos para su posterior exportación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión de la página web de las empresas</li> <li>• Elaboración del instrumento</li> <li>• Aplicación del instrumento</li> <li>• Recolección de datos</li> <li>• Procesamiento de datos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios que demandan las empresas de la Industria Pesquera del Puerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad de las naves (flotas)</li> <li>• Manejo de Contenedores refrigerados</li> <li>• Costo de Tarifas (altos/bajos)</li> <li>• Utilización de Maquinarias (grúas pórtico)</li> <li>• Eficiencia y disponibilidad de Rutas navieras</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de conclusiones</li> </ul>		
Puerto	Sitio ubicado sobre la costa o en la orilla del mar donde los barcos llevan a cabo operaciones de carga y descarga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión bibliográfica</li> <li>• Clasificación de la investigación</li> <li>• Elaboración del instrumento</li> <li>• Aplicación del instrumento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios a la carga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regularidad en el servicio de cargue/descargue</li> <li>• Distribución de carga refrigerada</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Profundidad de calado</li> <li>• Cantidad de grúas pórtico</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Recolección de datos</li><li>• Procesamiento de datos</li><li>• Elaboración de conclusiones</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lineas navieras</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Intensidad de uso de la infraestructura de muelles</li></ul>
--	--	---	---	--

## **Métodos**

El método que se utilizó en la presente investigación fue el método inductivo dado que “el método inductivo permite alcanzar conclusiones generales, basándose en hechos particulares, mismos que son recopilados mediante la observación directa” (Dávila, 2006, p.185).

## **Técnicas e Instrumentos**

Dentro de la presente investigación se utilizó la entrevista. Díaz y Ortiz (2005) establecen que: “Por entrevista se entiende a una conversación que establecen un interrogador y un interrogado para un propósito expreso” (p.10). Partiendo de esta premisa, se procedió a la recolección de información, mediante el uso de la entrevista, misma que se realizó al señor Joffre Copete Granja, gerente general de la empresa Deriancomp y a la Ing. Alisson Checa, asistente de gerencia general de la empresa Deprodemar, quien está al tanto de las operaciones de exportación que dicha empresa realiza. De igual forma, se entrevistó a la Ing. Sandra Simbaña funcionaria del puerto marítimo de Esmeraldas, quien ocupa el cargo de analista de servicio al cliente dentro del área de operaciones y de infraestructura, para lo cual se elaboró un instrumento de preguntas en base a los servicios que las empresas de la industria pesquera demandan del puerto de Esmeraldas, y los servicios que dicho puerto mencionado anteriormente oferta para sus clientes.

No obstante, para la consecución de esta entrevista, se procedió primero a una validación de las preguntas a realizar, validación que fue hecha en base al criterio de tres profesionales de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, entre los cuales se puede mencionar al Mgt. Mario Armas Arias, quien actualmente funge como director de la Escuela de Comercio Exterior; Mgt. Isabel Chila Godoy, quien se desempeña como docente y el Mgt. Fernando Diaz Sánchez, quien también es docente de la misma universidad. Los profesionales anteriormente mencionados, cuentan con amplia experiencia en la rama del Comercio Exterior, puertos marítimos y empresas de importación y exportación.

Las preguntas realizadas fueron de tipo abiertas, mismas que fueron objetivas, concretas y pragmáticas. Construidas en base a la oferta del puerto comercial de Esmeraldas y los servicios que las empresas pesqueras demandan de dicho ente.

### **Análisis de Datos**

El uso de técnicas como la entrevista permitió tener una mejor credibilidad, y mayor confianza en el uso de recolección de datos entre el puerto marítimo de Esmeraldas, con las empresas pesqueras (Deprodemar y Deriancomp). Para así conocer la relación entre ambas partes.

Dicha información se procesó mediante la transcripción de grabaciones de audio, que se captaron al momento de realizar la entrevista, para posteriormente recopilar toda la información, buscando los nexos que pudiera haber entre ambas partes y finalmente poder establecer un análisis de la información.

## CAPITULO III: RESULTADOS

### Análisis de la entrevista

Este apartado evidencia la entrevista con su respectivo análisis, la cual fue realizada a los gerentes de las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp, así como también a una funcionaria del puerto comercial de Esmeraldas.

### Entrevista a gerentes de las Empresas Deprodemar y Deriancomp

Preguntas/entrevistados	Entrevistado 1 (Deprodemar)	Entrevistado 2 (Deriancomp)
<b>1. ¿Cuáles son los servicios que usted demanda de un puerto? (detallarlos)</b>	Se requiere el transporte interno de la mercancía, compañías asociadas con el puerto para el transporte de carga interna. Así mismo se requieren navieras que transporten carga refrigerada. Por último, una zona de almacenamiento de carga refrigerada.	El puerto debe contar con todas las herramientas para la manipulación de carga refrigerada, también se requiere eficiencia al momento de operar con la carga
<b>2. De acuerdo a los servicios antes mencionados ¿Cuáles son las tarifas de un puerto, que usted considera justo?</b>	Ninguna de las tarifas de los puertos de Ecuador parecen justas, si se revisa las tarifas del transporte interno dentro del país, un flete Esmeraldas- Guayaquil cuesta aproximadamente \$1000, el costo de fletes internacionales bordea los \$ 6000 y por ultimo las tarifas de almacenaje en algunos casos es excesiva.	Relacionando las tarifas de puertos internacionales, se tiene conocimiento que las tarifas de los puertos nacionales son más caras. Por lo que no son tarifas competitivas.
<b>3. ¿Dispone el puerto de Esmeraldas de las rutas y líneas navieras que usted demanda?</b>	No cuenta con las rutas y líneas navieras que se requiere.	No, no dispone de las navieras que se necesita.

<p><b>4. Cuenta el puerto de Esmeraldas con la infraestructura que usted necesita? (grúas, contenedores refrigerados...) (explicar)</b></p>	<p>No, no cuenta. Falta maquinaria para el manipuleo de la carga, estiba, desestiba, falta los contenedores refrigerados</p>	<p>No tiene la infraestructura que se necesita, dado que no cuentan con algo tan esencial para el giro del negocio, como son las líneas de contenedores refrigerados y el almacenamiento para mercancías perecederas</p>
<p><b>5. ¿Qué condiciones debe tener el puerto y su entorno para la que la exportación pesquera de producción local no salga por otras provincias?</b></p>	<p>Mejorar tarifas, invertir en maquinaria, mejorar el tema administrativo y dar a conocer su gestión comercial. Por otro lado, deberían existir instituciones públicas que emiten permisos</p>	<p>Tener eficiencia en los procesos, una buena atención al cliente y contar con las líneas y rutas que se requiere para operar.</p>
<p><b>6. ¿Qué volumen de producción exporta usted actualmente?</b></p>	<p>Actualmente se exporta 20000 TM mensuales.</p>	<p>Aproximadamente 640 TM.</p>
<p><b>7. ¿Con que frecuencia realiza exportaciones?</b></p>	<p>Cada mes se exporta 5 embarques</p>	<p>Mensualmente 9 embarques</p>
<p><b>6. ¿Qué puerto marítimo del país utiliza para exportar su carga?</b></p>	<p>Puerto de Guayaquil.</p>	<p>Puerto de Guayaquil.</p>
<p><b>9. ¿A qué destinos envía su producción?</b></p>	<p>Se envía a Estados Unidos, Colombia, el Caribe, Rusia, China, Taiwan, Países Bajos, Bélgica, España, Indonesia, pero más se envía a Europa, aunque China tiene prioridad</p>	<p>Los destinos son principalmente Estados Unidos, España, Vietnam, Colombia y China.</p>

**Demanda de los servicios portuarios, por parte de las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp.**

El análisis de la entrevista realizada a los gerentes de las empresas de la industria pesquera, demuestra que ambas partes coinciden en la mayor parte de las respuestas sobre los diferentes

temas relacionados al puerto comercial de Esmeraldas, en cuanto a los servicios que requieren de este.

En la entrevista realizada a una trabajadora de la empresa Deprodemar, Alisson Checa (2019) menciona que el puerto de Esmeraldas no cuenta con los servicios que se necesita para poder exportar sus productos, entre ellos hace alusión a la escasa oferta de líneas y rutas navieras que transporten carga refrigerada. Checa considera que estos elementos son muy importantes para el movimiento de carga internacional, dado que permitirían ahorrar tiempo y dinero, ya que toda su carga se va por el puerto de Guayaquil. Por otro lado, considera que el puerto de Esmeraldas debería contar con una zona específica para la manipulación de carga refrigerada, para evitar que se rompa la cadena de frío. Asimismo, menciona que dicha entidad portuaria debería contar con empresas asociadas al transporte interno de mercancías.

Por su parte, Joffre Copete (2020) gerente general de la empresa Deriancomp, coincide con Checa. El gerente menciona que el puerto debería contar con las herramientas necesarias para la exportación de carga refrigerada, como son líneas, rutas, cámaras refrigeradas, pero sobre todo menciona que es importante que el puerto de Esmeraldas tenga eficiencia al momento de manipular la carga, es por ello que utilizan el puerto Guayaquil, para efectuar sus operaciones de exportación.

Por otro lado, en lo referente a tarifas, los representantes de las empresas Deprodemar y Deriancomp consideran que las tarifas portuarias son un poco excesivas en comparación con puertos internacionales. Si bien Checa (2019) menciona que las tarifas son más caras que otros puertos internacionales, ella menciona que lo que más les afecta a ellos es el valor de los fletes marítimos y el transporte interno de la mercancía, dado que tienen que transportar su carga por tierra hasta el puerto de Guayaquil, dichos valores de los fletes marítimos y terrestres oscilan entre los \$5000 y \$900 respectivamente.

Checa (2019) para finalizar menciona que el puerto de Esmeraldas debe mejorar en varios ámbitos como son infraestructura, reducción de tarifas, inversión en maquinaria, mejorar los procesos administrativos y dar a conocer su gestión comercial. Por otro lado, menciona que las autoridades deberían implementar en Esmeraldas, las instituciones que emiten los permisos de exportación, para no tener que realizar dicho trámite en la ciudad de Guayaquil.

Así mismo Copete (2020) menciona que el puerto de Esmeraldas debería contar con una buena atención al cliente, y sobre todo las líneas y rutas navieras, que se requieren para exportar su mercancía, lo cual sería muy beneficioso porque se ahorraría tiempo y dinero, factores que son decisivos en el transporte marítimo.

### Entrevista a funcionario del puerto

Preguntas/ Entrevistados	Entrevistado (Puerto comercial de Esmeraldas)
<b>1. ¿Existe regularidad en el servicio de cargue/descargue? (explicar)</b>	Si, Actualmente arriba un barco semanal de la línea Maersk para carga contenerizada y entre 3 y 4 buques de carga vehicular.
<b>2. ¿Maneja el puerto contenedores para carga refrigerada? (explicar)</b>	No se maneja contenedores de carga refrigerada, porque no hay volumen de carga considerable para que una línea naviera pueda venir.
<b>3. ¿Existen espacios adecuados para carga refrigerada?</b>	Actualmente existen las tomas reefer, pero no se cuenta con una cámara refrigerada.
<b>4. ¿Garantiza el puerto la custodia de los contenedores? ¿Cómo realiza esta actividad?</b>	Si se garantiza la custodia, existe el personal de seguridad y las cámaras de vigilancia; aparte la mercancía no puede salir sin la autorización.
<b>5. ¿Con cuantas líneas y rutas navieras opera el puerto en la actualidad? ¿Cuáles son?</b>	Existen 16 líneas navieras y 20 rutas entre ellas BBC, Maersk, Hanwin, NYK, Ultrabulc, Maersk del Ecuador, Chembulk Tanker, De Poli Tankers, Nordic Tankers, Odf Jell Chemical Tankers, Ultrnac int, Ed&F Man Shipping, Hoegh Autoliners, Mitsui, Nippon.
<b>6. ¿Con que frecuencia se realizan operaciones con estas líneas navieras?</b>	Para carga contenerizada la frecuencia es semanal; carga general cada 15 días y graneles sólidos entre 3 y 6 meses.
<b>7. ¿Existen exportaciones de producción local que sale por otros puertos, a que considera que se debe esto?</b>	Si, hay productos como la piña, cacao y maracuyá que se van por Guayaquil principalmente; esto se da porque el volumen de estos productos es muy bajo y tampoco se cuenta con las líneas navieras.

## **Servicios que brinda el puerto de Esmeraldas a las empresas pesqueras de la ciudad**

El análisis de la segunda entrevista realizada a un funcionario del puerto comercial de Esmeraldas, evidencia que existe discordancia entre el puerto y las empresas de la industria pesquera.

Según una funcionaria quien actualmente se desempeña como analista de atención al cliente en el puerto comercial de Esmeraldas, Sandra Simbaña (2019) menciona que existe regularidad en el servicio de carga y descarga; en donde semanalmente llega un buque de carga contenerizada de la línea naviera Maersk, 3 y 4 buques semanales de carga vehicular y un buque para graneles sólidos, el cual viene con una frecuencia de entre 3 y 6 meses. No obstante, el puerto no cuenta con líneas navieras que permitan el transporte de carga de contenedores refrigerados, por ende, no existen las rutas que requieren las empresas de la industria pesquera, así mismo la funcionaria menciona que cuentan con las tomas reefer, elementos que son necesarios para mantener la temperatura de los contenedores en puerto, pero no cuentan con una cámara de refrigeración para que los contenedores sean inspeccionados y aforados. Todo esto se resume según Simbaña de que la razón principal por la cual no se brindan los distintos servicios que requieren las empresas, radica en que estas no cuentan con un volumen considerable para exportar, dado que las navieras requieren de un volumen necesario para operar en un puerto.

Por su lado, los gerentes de las empresas pesqueras mencionan que su volumen de exportación mensual es de 20000 TM y 640 TM (toneladas métricas) respectivamente, ellos mencionan que sería provechoso enviar su mercancía por el puerto de Esmeraldas, ya que esto les permitiría reducir los sus costos logísticos y aportar significativamente a la economía de la ciudad, pero lo harían siempre y cuando dicha entidad les facilite los servicios y la infraestructura que ellos necesitan para poder exportar su mercancía (Checa, 2019; Copete, 2020).

Así mismo, Simbaña (2019) menciona que actualmente existen otros productos que se producen en la provincia como son la piña, maracuyá, y cacao, los cuales se exportan por otros puertos del país, dado que el puerto no cuenta con los servicios y las líneas que se requieren para transportar mercancías perecederas, así mismo como es el caso de las

productos pesqueros, la funcionaria aduce que tampoco se les brinda el servicio al considerar que no cuentan con un volumen de carga considerable para trabajar con una línea naviera.

## **CAPITULO IV: DISCUSIÓN**

Actualmente a los puertos del mundo se les considera como polos de desarrollo, Robledo y Prado (2018) afirman que los puertos se constituyen como ejes de la economía para la ciudad y/o país en el cual se encuentran establecidos, pero dicho desarrollo lo han logrado teniendo como pilares a su tecnología, infraestructura y el nivel de operatividad.

Tomando esta referencia y comparándola con la realidad del puerto de Esmeraldas, se puede evidenciar que el puerto no es competitivo con respecto a otros puertos del país, dado que este no cuenta con la infraestructura y la tecnología en sus servicios, los cuales son muy demandados por parte de las empresas de la industria, como por ejemplo Deprodemar y Deriancomp.

Así mismo, en cuanto a lo relacionado a los servicios portuarios según el estudio de Astudillo (2016) en donde hace alusión al deber principal que debe cumplir la Autoridad Portuaria Esmeraldas se menciona el mantenimiento y desarrollo; sin embargo, se evidencia que el puerto de Esmeraldas no ha tenido un desarrollo pragmático, que permita el manejo idóneo de otros tipos de mercancía como son las de la industria pesquera, que requiere una cadena de frío, para evitar su perecimiento. De tal manera que el puerto comercial de Esmeraldas no cuenta con una zona para el almacenamiento e inspección para la manipulación de este tipo de carga.

Por otro lado, las líneas navieras y el puerto de Esmeraldas tienen una escasa gestión comercial, lo cual no permita atraer a este tipo de industrias para que operen en el puerto,

vinculándolas con las empresas pesqueras que requieren los servicios navieros internacionales.

El estudio de Solorzano (2015) menciona que los puertos deben ejercer como vínculos entre la tierra y el mar. Pero el puerto de Esmeraldas no ha logrado dicho vínculo que permita sincronizar las empresas pesqueras con sus instalaciones portuarias, es por ello que las empresas Deprodemar y Deriancomop, dedicadas a la producción y procesamiento de mariscos han tenido que utilizar otros puertos del país para poder enviar sus mercancías; en la mayoría de los casos dichas empresas utilizan el puerto de Guayaquil porque les brinda las facilidades y los servicios que requieren para la exportación de su mercancía; como son una vasta oferta de líneas y rutas navieras hacia los diferentes destinos del mundo. Por otra parte, el puerto de Guayaquil cuenta con una amplia infraestructura y maquinaria la cual no tiene el puerto de Esmeraldas, para realizar las operaciones de carga y descarga en el menor tiempo posible.

Según lo que expone Reina (2015) en lo referente a la pesca aduce que dicha actividad, ha apuntalado el desarrollo económico de Ecuador, permitiendo llevar a cabo las economías a escala, no obstante, en el caso específico de Esmeraldas esta actividad económica no se ha desarrollado de mejor manera, porque no se ha trabajado en conjunto con el puerto comercial, por lo cual las empresas Deprodemar y Deriancomp utilizan otros puertos del país para exportar su carga, lo cual aumenta significativamente los costos logísticos.

De tal manera, se evidencia que el puerto comercial de Esmeraldas no satisface la demanda de los servicios y requerimientos que necesitan las empresas de la industria pesquera.

## **CAPITULO V: CONCLUSIONES**

- El puerto comercial de Esmeraldas no brinda los servicios que requieren las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp para la exportación de productos, porque considera que el volumen de exportación de dichas empresas es muy bajo para facilitar los servicios portuarios.
- Las empresas Deprodemar y Deriancomp demandan servicios portuarios para poder operar en el puerto de Esmeraldas, entre ellos: líneas navieras que operen con carga refrigerada y espacios adecuados para el manejo de la misma; los cuales son muy importantes para evitar el perecimiento de mercancías. Por otro lado, en el ámbito externo, las empresas demandan los permisos de exportación que emiten las instituciones públicas, trámite que se lo efectúa en la ciudad de Guayaquil.
- En consecuencia, se comprobó que actualmente no existe relación entre las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp y el puerto comercial de Esmeraldas.

## **CAPITULO VI: RECOMENDACIONES**

- El puerto de Esmeraldas debe ejecutar proyectos que satisfagan la demanda de los servicios que requieren las empresas Deprodemar y Deriancomp
- Es necesario que las empresas pesqueras Deprodemar y Deriancomp se aglutinen conjuntamente con el puerto para analizar el volumen de exportación de estas y la factibilidad de implementar los servicios portuarios que dichas empresas requieren para trabajar con el puerto de Esmeraldas.

## Referencias Bibliográficas.

- Arévalo, G. (2014). Ecuador: economía y política de la revolución ciudadana, evaluación preliminar. *Apuntes del Cenes*, 33(58), 109-134. Recuperado de <https://revistas.uptc.edu.co/revistas/index.php/cenes/article/view/3104/2809>
- Astudillo, S. (2016). *Investigación de las actividades logísticas portuaria de exportación del Puerto de Esmeraldas periodo 2010-2015*. (trabajo práctico). Universidad Católica Santiago de Guayaquil, Ecuador Recuperado de <http://192.188.52.94/bitstream/3317/5385/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-220.pdf>
- Balda, M. (2001). *Estudio geopolítico de la ruta transocénica FO Manta/Esmeraldas y sus recuperaciones* (tesis de maestría). Instituto de Altos Estudios Nacionales, Ecuador Recuperado de <http://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/24000/293/1/IAEN.001-2001.pdf>
- Baquerizo, M., y Guerra, A. (2000). *Marketing portuario y su aplicación al caso del puerto de Guayaquil* (tesis de pregrado). Escuela Superior Politécnica del Litoral, Ecuador Recuperado de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/3581/1/6108.pdf>
- Baudez, C. (1962). *Archaeological sequences in northwestern*. Costa Rica: Akten des.
- Bloch, R. (2012, 11 de junio). Características del transporte fluvial. *Revista marítima SRL*. Recuperado de <http://rm-forwarding.com/2012/06/11/caracteristicas-del-transporte-fluvial/>
- Bravo, E. (Junio de 2002). La industria camaronera en el Ecuador, *Globalización y Agricultura. Jornades para la Soberanía Alimentaria*. Barcelona, España. Recuperado de [https://www.researchgate.net/profile/Elizabeth\\_Bravo2/publication/242313600\\_CASO\\_2\\_LA\\_INDUSTRIA\\_CAMARONERA\\_EN\\_ECUADOR1/links/0c96052f7bbd7829bf000000.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Elizabeth_Bravo2/publication/242313600_CASO_2_LA_INDUSTRIA_CAMARONERA_EN_ECUADOR1/links/0c96052f7bbd7829bf000000.pdf)
- Checa, A. (18 de Diciembre de 2019). Demanda de los servicios portuarios por parte de la empresa pesquera Deprodemar. (L. Ruano, Entrevistador) Esmeraldas, Ecuador.
- Constituyente, A. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Recuperado de <http://02a045b.netsolhost.com/legislacion/normativa/leyes/constitucion2008.pdf>
- Copete, J. (07 de Enero de 2020). Demanda de los servicios portuarios por parte de la empresa pesquera Deriancomp. (L. Ruano, Entrevistador) Esmeraldas, Ecuador.
- Correa, E., Diezma, B., Ruiz, L., Díaz, V., Rueda, J., y Ruiz, M. (2010). Transporte de atún rojo congelado en contenedores autónomos" Super Freezer". *Ruta Pesquera*, (14), 38-40. Recuperado de [http://oa.upm.es/10004/1/Correa\\_Articulo\\_Atun\\_rojo\\_2010.pdf](http://oa.upm.es/10004/1/Correa_Articulo_Atun_rojo_2010.pdf)
- Dávila, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Laurus*, 12(Ext), 180-205. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/761/76109911.pdf>

- Díaz , G., y Ortiz, R. (2005). La entrevista cualitativa. *Universidad Mesoamericana*, (31), 2-31. Recuperado de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/39060019/3.\\_entrevistacualitativa.pdf?1444348294=&response-content](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/39060019/3._entrevistacualitativa.pdf?1444348294=&response-content)
- Doerr, O. (2011). Políticas portuarias sostenibles. *Recursos naturales e Infraestructura*, (159), 21-27. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6360/1/S1100939\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6360/1/S1100939_es.pdf)
- El Comercio. (6 de Julio de 2010). El puerto de Esmeraldas vuelve a manos estatales. *El Comercio*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/puerto-esmeraldas-vuelve-manos-estatales.html>
- El Comercio. (26 de Julio de 2018). La producción del mar se exporta. *El Comercio*. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/pages/economia-provincia-esmeraldas2.html>
- Estado, B. d. (2003). *Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general*. España: Boletín Oficial del Estado. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-21615-consolidado.pdf>
- Fao, F. (2018). El estado de la seguridad alimentaria y la nutrición en el mundo.. *Organización de las naciones unidas para la alimentación y la agricultura*. Recuperado de <http://www.fao.org/3/I9553ES/i9553es.pdf>
- Fram, T. (2019). Retos logísticos de puertos de cuarta generación diagnóstico y modernización en países emergentes. *Revista Anfibios*, 72-82. Recuperado de <http://www.revistaanfibios.org/ojs/index.php/afb/article/view/41/35>
- González, E. (2018). *Estudio del sistema portuario y del sector pesquero en Ecuador* (tesis de maestría). Universidad Politécnica de Valencia, España. Recuperado de <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/107604/MEMORIA%2001.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Jacome, H. O. (2011). *Boletín de Análisis Sectorial y de MIPYMES*. Ecuador: Centro de Investigaciones Económicas y de la Micro, pequeña y Mediana Empresa. Recuperado de <https://www.flacso.edu.ec/portal/pnTemp/PageMaster/ydymiy33b05xl5okzvtgyysqc8hjzz.pdf>
- Mideros, M. (2013). *Creación de una cooperativa de pescadores en la parroquia Valdez (Limonas) del cantón Eloy Alfaro para su comercialización en diferentes sectores de la provincia de Esmeraldas* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/51/1/MIDEROS%20MARIA%20JOSE.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2015). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo*. Recuperado de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF\\_MTOP\\_Boletin\\_Estadistico\\_2015.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/07/SPTMF_MTOP_Boletin_Estadistico_2015.pdf)
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2010). *Reglamento General de la Actividad Portuaria en Ecuador*. Recuperado de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/REGLAM\\_2.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/REGLAM_2.pdf)

- Navarro, H. (2013). Logística en la cadena de frío. *Zona Logística*, 34-37. Recuperado de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/60423615/conferencia\\_logistica\\_en\\_la\\_cadena\\_de\\_frio\\_proexport\\_201320190828-3041-npxzml.pdf?1567019234=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DLOGISTICA\\_EN\\_LA\\_CADENA\\_DE\\_FRIO.pdf&Expires=1600975343&Signature=Yni-7eh-TXXzI6j9i0bSEnjDIuPUfAWw1WzF1wRNPHF5A8nzRVkONyZlielrXb~a3AzNaixuH16sWbGSr6Fu0BB7qgjz8Ba0qU47ZJzMQfuAyZtaacy2jq-23Wmx5~9VnLE0dObYqyT-W5](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/60423615/conferencia_logistica_en_la_cadena_de_frio_proexport_201320190828-3041-npxzml.pdf?1567019234=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DLOGISTICA_EN_LA_CADENA_DE_FRIO.pdf&Expires=1600975343&Signature=Yni-7eh-TXXzI6j9i0bSEnjDIuPUfAWw1WzF1wRNPHF5A8nzRVkONyZlielrXb~a3AzNaixuH16sWbGSr6Fu0BB7qgjz8Ba0qU47ZJzMQfuAyZtaacy2jq-23Wmx5~9VnLE0dObYqyT-W5)
- Orobio, D. (2017). *Plan para la exportación de pescado desde Esmeraldas hacia el mercado Chileno* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/1229/1/OROBIO%20CAICEDO%20DANYS%20ALFONSO.pdf>
- Registro Oficial 187. (2020). *Ley organica para el desarrollo de la acuicultura y pesca*. Recuperado de [https://www.tfc.com.ec/uploads/noticia/adjunto/667/LEY\\_ORG%C3%81NICA\\_PARA\\_EL\\_DESARROLLO\\_DE\\_LA\\_ACUICULTURA\\_Y\\_PESCA.pdf](https://www.tfc.com.ec/uploads/noticia/adjunto/667/LEY_ORG%C3%81NICA_PARA_EL_DESARROLLO_DE_LA_ACUICULTURA_Y_PESCA.pdf)
- Reina, J. (2015). *Análisis de la ruta aplicada por Pro Ecuador para promover las exportaciones en la provincia de Esmeraldas* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, Ecuador Recuperado de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/370/1/REINA%20ZAMBRANO%20JASMINA%20ANDREA.pdf>
- Robledo, M., y Prado, M. (2018). Los puertos y el Desarrollo Local. Análisis de Caso: Puerto Caleta Paula–Caleta Olivia–Santa Cruz. *Informes Científicos Técnicos-UNPA*, 10(1), 51-75. Recuperado de <http://131.161.88.155/index.php/ICTUNPA/article/view/593/617>
- Rodas, J. (2018). *Análisis de la fuga de producción esmeraldeña de mariscos que es exportadora en otros puertos del país* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/1688/1/RODAS%20CASTILLO%20%20JUNIOR%20GERARDO.pdf>
- Rúa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. *EOLI: Enginyeria d'Organització i Logística Industrial*, (14), 2-21. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sanchez, B. (2003). *El Futuro de las Relaciones Puerto-Ciudad* (tesis de pregrado). Universidad de Coruña, España. Recuperado de <https://www.udc.gal/iuem/documentos/monografias/puertoCiudad.pdf>
- Sánchez, R. (2015). Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe. *Recursos Naturales e Infraestructura*, (176), 3-80. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39708/1/S1501003\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39708/1/S1501003_es.pdf)
- Sanchez, R., y Mouftier, L. (2016). *Reflexiones sobre el futuro de los puertos*. Cepal. Recuperado de [https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin\\_maritimo\\_64.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_64.pdf)

- Scott, I., y Torres, L. (1991). Una revisión económica de la industria pesquera marítima ecuatoriana y las implicaciones para la administración de los recursos. *Boletín Científico Técnico Inst Nac de Pesca*, (11), 2-3. Recuperado de <http://institutopesca.gob.ec/wp-content/uploads/2017/07/BCT.-VOL.-11-7.pdf>
- Simbaña, S. (18 de Diciembre de 2019). Servicios que brinda el puerto comercial de Esmeraldas a las empresas pesqueras de la ciudad. (L. Ruano, Entrevistador) Esmeraldas, Ecuador.
- Smith, A. (1776). *La riqueza de las naciones*. Recuperado de [https://abertzalekomunista.net/images/Liburu\\_PDF/Internacionales/Smith\\_Adam/La\\_riqueza\\_de\\_las\\_naciones\\_-\\_Adam\\_Smith-K.pdf](https://abertzalekomunista.net/images/Liburu_PDF/Internacionales/Smith_Adam/La_riqueza_de_las_naciones_-_Adam_Smith-K.pdf)
- Solórzano, J. (2015). *Puerto y centro de pesca artesanal* (tesis de pregrado). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima, Perú. Recuperado de <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/550246/Puerto%20y%20centro%20de%20pesca%20artesanal.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Souto, J. (2014). La Innovación en el Sector Pesquero: del Éxito a la quiebra. *Cuadernos de estudios Empresariales*, (24), 107-129. Recuperado de <https://search.proquest.com/openview/b997407bf99b442a52d992bb446fd2da/1?pq-origsite=gscholar&cbl=54824>
- Vásquez, U., y Higuera, C. (2009). Hacia una apertura política del campo de comunicación-educación. *Nómadas*, (8), 164-179. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5508096>
- Zaldívar, L., y Rodríguez, N. (2005). Gestión portuaria y desarrollo local. *Instituto de Planificación Física*, 49-56. Recuperado de <http://www.ipf.gob.cu/sites/default/files/revista/MSc%20Lesbia%20Manuela%20Zaldivar%20Cossio.pdf>

**ANEXO 1. Entrevista dirigida a las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
ESMERALDAS**

**ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS GERENTES DE LAS EMPRESAS DE LA  
INDUSTRIA PESQUERA DEPRODEMAR Y DERIANCOMP**

Reciba un cordial saludo por parte de Leonardo Ruano Blandon estudiante de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE) Esmeraldas. La presente entrevista tiene como finalidad recolectar datos que ayuden al desarrollo del plan de tesis sobre el análisis de la relación entre el Puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp; ante la acogida favorable que se digna dar al presente cuestionario, le quedo totalmente agradecida. Los datos que usted facilite serán tratados con profesionalismo, discreción y responsabilidad.

1. ¿Cuáles son los servicios que usted demanda de un puerto? (detallarlos)
2. De acuerdo a los servicios antes mencionados ¿Cuáles son las tarifas de un puerto, que usted considera justo?
3. Dispone el puerto de Esmeraldas de las rutas y líneas navieras que usted demanda
4. ¿Cuenta el puerto de Esmeraldas con la infraestructura que usted necesita? (grúas, contenedores refrigerados...) (explicar)
5. ¿Qué condiciones debe tener el puerto y su entorno para la que la exportación pesquera de producción local no salga por otras provincias?
6. ¿Qué volumen de producción exporta usted actualmente?
7. ¿Con que frecuencia realiza exportaciones?
8. ¿A qué destinos envía su producción?

## **ANEXO 2. Entrevista dirigida a un funcionario del Puerto comercial de Esmeraldas**

### **PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR ESMERALDAS**

#### **ENTREVISTA DIRIGIDA A UN FUNCIONARIO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS.**

Reciba un cordial saludo por parte Leonardo Ruano Blandón estudiante de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE) Esmeraldas. La presente entrevista tiene como finalidad recolectar datos que ayuden al desarrollo del plan de tesis sobre el análisis de la relación entre el Puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp; ante la acogida favorable que se digna dar al presente cuestionario, le quedo totalmente agradecido. Los datos que usted facilite serán tratados con profesionalismo, discreción y responsabilidad.

1. ¿Existe regularidad en el servicio de cargue/descargue? (explicar)
2. ¿Maneja el puerto, contenedores para carga refrigerada? (explicar)
3. ¿Existen espacios adecuados para carga refrigerada?
4. ¿Garantiza el puerto la custodia de los contenedores? ¿Cómo realiza esta actividad?
5. ¿Con cuantas líneas y rutas navieras opera el puerto en la actualidad? ¿Cuáles son?
6. ¿Con que frecuencia se realizan operaciones con estas líneas navieras?
7. ¿Existen exportaciones de producción local que sale por otros puertos, a que considera que se debe esto?

### ANEXO 3. Validación de instrumento de investigación

## PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR ESMERALDAS

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

**OBJETIVO:** Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Derpodemar y Deriancomp.

**POBLACION:** Empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp

**INSTRUMENTOS:** ENTREVISTA

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES		
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende				
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO			
1	✓		✓			✓			✓				
2											✓ <i>hacer análisis de contenido</i>		
3	✓		✓			✓	✓	✓	✓				
4	✓		✓			✓	✓	✓	✓				
5	✓		✓			✓	✓	✓	✓				
6	✓		✓			✓	✓	✓	✓				
7	✓		✓			✓	✓	✓	✓				
8													
9													
10													
<b>ASPECTOS GENERALES</b>										SI	NO	<b>OBSERVACIONES</b>	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										✓			
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										✓			
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia										✓			
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir											✓	<i>Antes de la prueba sugiere</i>	
<b>VALIDEZ</b>													
<b>APLICABLE:</b>						✓						<b>NO APLICABLE:</b>	
<b>APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:</b>						✓							

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	/		/		/		/		/		¿cómo se puntúa cuando se comienza a responder?	
2	/		/		/		/		/			
3	/		/		/		/		/			
4	/		/		/		/		/			
5	/		/		/		/		/			
6	/		/		/		/		/			
7	/		/		/		/		/			
8												
9												
10												
<b>ASPECTOS GENERALES</b>										SI	NO	<b>OBSERVACIONES</b>
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										/		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										/		Siempre y cuando se de la explicación solicitada
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia										/		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir										/		
<b>VALIDEZ</b>												
APLICABLE:					/			NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:		Izabel Chila Gudoy										
C.I:		08033651-3										
Firma:												
Fecha:		17-12-2019										

ÍTEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	/		/		/		/		/		Sin OBSERVACIONES	
2	/		/		/		/		/			
3	/		/		/		/		/			
4	/		/		/		/		/			
5	/		/		/		/		/			
6	/		/		/		/		/			
7	/		/		/		/		/			
8												
9												
10												
<b>ASPECTOS GENERALES</b>										SI	NO	<b>OBSERVACIONES</b>
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario												
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación												
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia												
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir												
<b>VALIDEZ</b>												
APLICABLE:					/			NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:												
C.I:		7020336145										
Firma:												
Fecha:		17 de abril 2019										

## ANEXO 4. Validación de instrumento de investigación

### PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR ESMERALDAS

#### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

**OBJETIVO:** Analizar la relación entre el puerto de Esmeraldas y las empresas de la industria pesquera Deprodemar y Deriancomp

**POBLACION:** Puerto Comercial de Esmeraldas

**INSTRUMENTOS:** ENTREVISTA

ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	/		/				/		/			
2	/		/				/		/			
3	/		/				/		/			
4	/		/				/		/			
5	/		/				/		/			
6	/		/				/		/			
7	/		/				/		/			
8	/		/				/		/			
9												
10												
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										/		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										/		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia										/		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir										/		
<b>VALIDEZ</b>												
APLICABLE:						/		NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:		MANU MANOÍ										
C.I.:		0103270506										
Firma:												
Fecha:		13-12-2015										

ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Medio que pretende			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	/		/		/		/		/			
2	/		/		/		/		/			
3	/		/		/		/		/			
4	/		/		/		/		/			
5	/		/		/		/		/			
6	/		/		/		/		/			
7	/		/		/		/		/			
8	/		/		/		/		/			
9	/		/		/		/		/			
10	/		/		/		/		/			
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										/		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										/		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia										/		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir										/		
VALIDEZ												
APLICABLE:					/			NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:		Isabel Chila Godoy.										
C.I.:		080325651-3										
Firma:												
Fecha:		12-12-2019										

ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Medio que pretende			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	/		/		/		/		/		ver 080325651-3	
2	/		/		/		/		/			
3	/		/		/		/		/			
4	/		/		/		/		/			
5	/		/		/		/		/			
6	/		/		/		/		/			
7	/		/		/		/		/			
8	/		/		/		/		/			
9	/		/		/		/		/			
10	/		/		/		/		/			
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario												
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación												
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia												
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir												
VALIDEZ												
APLICABLE:					/			NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:												
C.I.:		080325651-3										
Firma:												
Fecha:		12-12-2019										