



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

SEDE
ESMERALDAS

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO:

**ANÁLISIS DE FACTORES QUE INCIDEN EN LA SELECCIÓN
DEL PUERTO COMERCIAL DE GUAYAQUIL FRENTE AL
PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

GESTIÓN ADUANERA Y LOGÍSTICA

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERA EN
COMERCIO EXTERIOR**

AUTORA:

KRISTEL ELIZABETH LLERENA BALLESTEROS

ASESOR:

MGT. PAÚL VERA MORÁN

ESMERALDAS – ECUADOR

JUNIO - 2021

Tribunal de Graduación

El trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de grado de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas, previo a la obtención del título de INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR.

.....
Presidente Tribunal de Graduación

.....
Lector 1
Mgt. Cristhian Mora

.....
Lector 2
Mgt. Fernando Díaz

.....
Mgt. Mario Armas
Director de la escuela

.....
Mgt. Paúl Vera
Director de la tesis

Esmeraldas, Junio del 2021

Autoría

Yo, **KRISTEL ELIZABETH LLERENA BALLESTEROS**, portadora de la cédula de ciudadanía, N° **0803259324** declaro que el presente trabajo de investigación es de mi propia autoría, personal respetando las diferentes fuentes de información, realizando las debidas citas correspondientes.

En virtud que el contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal académica de la autora y de la PUCESE.

.....
Autora
Kristel Elizabeth Llerena Ballesteros
0803259324

DEDICATORIA

El presente trabajo de Investigación está dedicada primordialmente a Dios por llenarme de sabiduría en el transcurso de la realización de la misma, obteniendo paciencia para poder lograr finalizar mi carrera universitaria y el trabajo de investigación.

A mi abuelita Bélgica y mi abuelito Augusto, quienes han sido mi pilar en mi vida por su apoyo incondicional, a mi papás por su amor y sus consejos, a mi pareja de vida de estos años por ser mi apoyo día a día, a mi pequeña hija por ser mi motivación para poder terminar mi investigación.

Sobre todo a mi abuelito Augusto que ahora ya no está a mi lado, el cual fue víctima del covid-19. Mi caballero elegante para ti es este triunfo.

AGRADECIMIENTO

Primero a Dios por permitirme vivir esta experiencia en mi vida, llenos de sentimientos que en ocasiones fueron de angustia, alegría, satisfacción, desesperación, tristeza y sobre todo paciencia para poder lograr armar esta investigación y terminar una meta más.

A mi pareja Leonardo por su apoyo en cada paso, su amor y comprensión para terminar a obtener este gran título.

A mi familia por el apoyo directa o indirectamente para facilitar este capítulo de mi vida.

Agradezco a mi tutor Paúl Vera por el gran conocimiento y la ardua paciencia e interés por buscar una solución a esta investigación; ya que es de suma importancia a los esmeraldeños. A los docente que nos motivaron en conseguir este logro ya que con sus palabras, impulsos, contando sus experiencias dentro de la universidad para poder ellos lograr graduarse y su apoyo, fue una de las motivaciones para llegar a esta gran meta como es Mario Armas, Francisco Mila grandes personajes la carrera de Comercio Exterior los cuales han logrado cambiar esta carrera para todo beneficio de los estudiantes dando un 125%. A cada uno de los docentes que con su pequeño paso llenó de conocimientos directa e indirectamente lograron forjar cada pasó a lo largo de estos 6 años. Uno de ellos es el profesor Fernando Díaz quien ahora no nos acompaña lastimosamente por motivo del covid-19.

Como olvidar a los compañeros de la universidad más aun con los que llegas a hacer grandes amigos, que con el transcurso de los años llegan a formarse un vínculo amistoso; a ellos gracias por la ayuda, por la amistad, por el amor y la paciencia.

ÍNDICE

Contenido

| | |
|---|----|
| INTRODUCCIÓN..... | 12 |
| PRESENTACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN | 12 |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 13 |
| JUSTIFICACIÓN..... | 15 |
| OBJETIVO..... | 17 |
| Objetivo General | 17 |
| Objetivos Específicos..... | 17 |
| CAPITULO I..... | 18 |
| MARCO TEÓRICO..... | 18 |
| 1.1. Bases teórico-científicas..... | 18 |
| 1.1.1. Puerto:..... | 19 |
| 1.1.2. Clasificación de los Puertos:..... | 19 |
| 1.1.3. Servicios Portuarios:..... | 20 |
| 1.1.4. Recinto portuario: | 20 |
| 1.1.6. Tipos de Administración Portuaria:..... | 22 |
| 1.1.7. Puerto Comercial de Esmeraldas:..... | 22 |
| 1.1.8. Infraestructura Portuaria: | 24 |
| 1.1.9. Autoridad Portuaria de Esmeraldas: | 25 |
| 1.1.10. Puerto Comercial Contecon Guayaquil | 25 |
| 1.1.11. Logística: | 26 |
| 1.1.12. Muelle:..... | 26 |
| 1.1.13. Buque o Nave: | 27 |
| 1.1.14. Remolcador: | 27 |
| 1.1.15. Eslora:..... | 27 |
| 1.1.16. Carga: | 27 |
| 1.1.17. Carga Contenerizada: | 27 |
| 1.1.18. Carga Consolidada: | 27 |
| 1.1.19. Consolidación de Carga:..... | 28 |
| 1.1.20. Consolidador de carga: | 28 |
| 1.1.21. Consolidadoras: | 28 |
| 1.1.22. Usuario: | 28 |
| 1.1.23. Importador: | 28 |
| 1.1.24. Exportador:..... | 28 |
| 1.1.25. Agente de Aduana: | 29 |
| 1.1.27. Foreland:..... | 29 |
| 1.1.28. Naviera: | 29 |
| 1.1.29. Concesión: | 29 |

| | |
|--|-----------|
| 1.1.30. SENA: | 30 |
| 1.1.31. COPCI: | 30 |
| 1.1.32. NVOCC.: | 30 |
| 1.1.33. Manga: | 30 |
| 1.1.34. Calado: | 30 |
| 1.1.35. TEU's: | 30 |
| 1.1.36. Clientes: | 30 |
| 1.2. ANTECEDENTES (ESTUDIOS PREVIOS): | 31 |
| 1.3. MARCO LEGAL | 34 |
| CAPITULO II | 38 |
| 2.1. Tipo de investigación a realizar | 38 |
| 2.1.1. Métodos | 38 |
| 2.1.2. Técnicas e instrumentos de investigación | 38 |
| 2.1.3. Población y muestra | 39 |
| 2.1.4. Análisis de datos | 41 |
| CAPITULO III | 41 |
| 3. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS | 41 |
| 3.1. ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO DE CARGA DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS EN LA ADMINISTRACIÓN POR CPNM Y APE. | 41 |
| 3.1.1. Movilización de Carga en Toneladas Métricas | 42 |
| 3.1.2. Carga en Número de Contenedores | 48 |
| 3.1.3. Movimiento de Naves | 49 |
| 3.1.3.1. Movimiento de Vehículos | 50 |
| 3.1.4. Ranking de Clientes | 51 |
| 3.2. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS TARIFARIOS Y TIEMPO DENTRO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS (APE) Y PUERTO COMERCIAL DE GUAYAQUIL (CONTECON). | 53 |
| COMPARATIVO DE TARIFAS DE APE Y CONTECON GUAYAQUIL 2020 | 62 |
| 3.3. ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS AL MOMENTO DE ESCOGER UN PUERTO | 68 |
| CAPITULO IV | 79 |
| 4.1. DISCUSIÓN: | 79 |
| CAPITULO V | 81 |
| 5.1. CONCLUSIONES | 81 |
| 5.2. RECOMENDACIONES: | 82 |
| REFERENCIAS | 83 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| ANEXO: ESQUEMAS DE ENTREVISTAS | 85 |
|--------------------------------------|----|

Lista de Ilustraciones

| | |
|---|----|
| Ilustración 1 Clasificación de los Puertos..... | 19 |
| Ilustración 2 Estructura Portuaria del Ecuador | 21 |
| Ilustración 3 Puerto Comercial de Esmeraldas..... | 23 |
| Ilustración 4 Línea del tiempo de APE..... | 25 |
| Ilustración 5 Puerto Contecon | 26 |
| Ilustración 6 Comparativo de Movimiento de carga 2009 -2019 | 42 |
| Ilustración 7 Evolución de carga en toneladas métricas..... | 43 |
| Ilustración 8 Indicadores Portuarios CPNM - APE (2009 - 2010)..... | 44 |
| Ilustración 9 Carga total movilizada CPNM - APE (2009 - 2010) | 45 |
| Ilustración 10 Carga de exportación e importación de APE 2001 – 2018 | 46 |
| Ilustración 11 Comparativo de movimiento de contenedores y TEUS 2009 - 2015..... | 48 |
| Ilustración 12 Cuadro comparativo de naves entre CPNM 2009 Y APE 2010..... | 49 |
| Ilustración 13 Cuadro comparativo de vehículos de importación y exportación 2004 - 2015 | 50 |
| Ilustración 14 Ranking de clientes de importación de APE en TM 2014 - 2017..... | 51 |
| Ilustración 15 Ranking de clientes de exportación de APE en TM 2014 -2017 | 52 |
| Ilustración 16 Cuadro Comparativo de movimiento de carga, contenedores y TEUS de APE 2019..... | 52 |
| Ilustración 18 Tarifario de APE 2020..... | 55 |
| Ilustración 19 Tarifario APE 2020 | 56 |
| Ilustración 20 Tarifario de APE 2020..... | 57 |
| Ilustración 21 Tarifario de APE 2020..... | 58 |
| Ilustración 22 Tarifario de Contecon 2020..... | 59 |
| Ilustración 23 Tarifario de Contecon 2020..... | 60 |
| Ilustración 24 Tarifario de Contecon 2020..... | 61 |
| Ilustración 25 Tarifario de Contecon 2020..... | 62 |

| | |
|--|----|
| Ilustración 26 Tiempo promedio del proceso de despacho de mercancías distrito Guayaquil | 63 |
| Ilustración 27 Tiempo promedio de despacho de nacionalización de la mercancía a nivel general del país | 63 |
| Ilustración 28 Buque Panamax | 64 |
| Ilustración 29 Diagrama de llegada del buque hasta despacho de contenedor..... | 66 |
| Ilustración 30 Definición de B/L, NVOCC | 67 |
| Ilustración 31 Diagrama del proceso de una Negociación | 68 |
| Ilustración 32 Solicitud de Informe para el desarrollo del trabajo de investigación | 92 |

Lista de Tablas

| | |
|--|----|
| Tabla 1 Características del Puerto Comercial de Esmeraldas | 24 |
| Tabla 2 Características del Puerto de Contecon | 24 |
| Tabla 3 Comparativo de Tarifas de APE y CONTECOM 2020 | 62 |
| Tabla 4 Cuadro comparativo de tarifas portuarias, flete y tiempo de viaje de contenedores de 20' y 40' entre APE y CONTECON..... | 64 |
| Tabla 5 Definición conceptual y operacional de las variable | 90 |

Abreviaturas

CPNM = Concesión Puerto Nuevo Millenium

SENAE = Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador

APE = Autoridad Portuaria de Esmeraldas

COPCI = Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

TM = Toneladas métricas.

Resumen / Palabras Claves

En el presente trabajo de investigación analizó y comparó los factores que influyen en la preferencia de los usuarios al momento de elegir su logística portuaria entre el puerto comercial de Esmeraldas y el puerto comercial de Guayaquil, esto con el fin de determinar las debilidades del puerto de Esmeraldas que sirvan para establecer alternativas de mejora. El tipo de investigación aplicado es mixto, es decir, cualitativa y cuantitativo con un alcance descriptivo y explicativo. Se analizó primeramente el ranking de clientes y la evolución de carga en toneladas métricas que el puerto comercial de Esmeraldas ha tenido en sus 2 administraciones: Concesión Puerto Nuevo Millenium la cual es privada (2004-2009) y la actual Autoridad Portuaria de Esmeraldas, administrada por el estado (2010 – 2020). También se describió las tarifas del año 2020 de Autoridad Portuaria de Esmeraldas y se las comparó con las tarifas del puerto de Contecon en Guayaquil. Este análisis en conjunto sirvió para poder identificar desde el punto de vista de los clientes importadores y exportadores su perspectiva con respecto a los costos ofertados en ambos puertos, además de otros factores como la distancia, y el tiempo y atención que brindan.

Los resultados mostraron que los clientes consideraron que su preferencia por Contecon se dio por la rebaja en los costos de tarifas en este puerto frente a los ofertados por el puerto de Esmeraldas ya que son tarifas fijas. Otra de los factores de preferencia por Contecon es el trato y atención, los mismos que son diferentes en manera positiva al trato que recibían en el puerto de Esmeraldas. En cuanto a la distancia, este factor no representó un punto relevante al momento de preferir un puerto de otro.

Palabras Claves: Movimiento de Carga, Puerto, Factores, Costos logísticos, Puerto de Esmeraldas, Puerto de Guayaquil, Puerto Comercial.

Abstract / keywords

This research work analyzed and compared the factors that influence the preference of users when choosing their port logistics between the commercial port of Esmeraldas and the commercial port of Guayaquil, in order to determine the weaknesses of the port of Esmeraldas that serve to establish alternatives for improvement. The type of research applied is mixed, that is, qualitative and quantitative with a descriptive and explanatory

scope. First, the ranking of clients and the evolution of cargo in metric tons that the commercial port of Esmeraldas has had in its two administrations were analyzed: Concession Puerto Nuevo Millenium which is private (2004-2009) and the current Port Authority of Esmeraldas, administered by the state (2010 - 2020). The 2020 tariffs of Port Authority of Esmeraldas were also described and compared with the tariffs of the port of Contecon in Guayaquil. This analysis as a whole served to identify from the point of view of importers and exporters their perspective regarding the costs offered at both ports, as well as other factors such as distance, time and attention provided.

The results showed that clients considered that their preference for Contecon was due to the lower costs of tariffs at this port compared to those offered by the port of Esmeraldas, since they are fixed rates. Another factor of preference for Contecon is the treatment and attention, which are positively different from the treatment they received at the port of Esmeraldas. As for distance, this factor did not represent a relevant point at the time of preferring one port over the other.

Cargo Movement, Port, Factors, Logistics Costs, Port of Esmeraldas, Port of Guayaquil, Commercial Port.

INTRODUCCIÓN

Presentación del tema de investigación

En América del Sur existen puertos en diferentes países como Chile, Perú, Ecuador y Colombia, entre otros. Ecuador es el país con la mejor posición geográfica dentro de la región de América del Sur, ya que los puertos dentro de este país se encuentran mucho más cerca al canal de Panamá que otros países de área. Esta ubicación ha aportado con beneficios de tiempo y costos para las navieras que deseen descargar la mercancía, como también, para los importadores y usuarios de países vecinos.

La infraestructura portuaria en Ecuador está compuesta de 12 muelles y 4 principales puertos dedicados al petróleo y la carga general. De estos, en Esmeraldas se ubican 3 muelles, el principal de 350 metros de longitud, muelle Roll-on Roll-off de 20 metros de largo para carga y descarga rodante. En Guayaquil, se aplica la modalidad Land Lord en Andipuerto concesionado con un muelle con 151 metros para un puesto de atraque, Contecon concesionado con un muelle 1,625 metros, con 9 puestos de atraque: 4 en la terminal de contenedores y 5 en la terminal multipropósito. En la ciudad de Manta dispone de 2 muelles tipo espigón de 200 metros de longitud con capacidad para recibir 4 embarcaciones y por último a Bolívar actualmente 5 muelles construidos. (Publicas, 2018)

En Ecuador se destaca el Puerto Comercial de Esmeraldas, el mismo que está localizado en la provincia de Esmeraldas. La provincia cuenta con una ubicación en la zona del litoral noroccidental del Ecuador. El puerto de esta ciudad es administrado por Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE). De acuerdo con (Cedeño, 2005). Este puerto es considerado el más atractivo y cercano al mar para las navieras para su descarga y carga de mercancías, optimizando el tiempo de atención al buque con relación a los otros Puertos del Ecuador.

El puerto comercial de Esmeraldas fue creado con la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, Decreto Supremo 1043 empezando sus actividades el 28 de diciembre del año 1970 con un Registro Oficial 147 de Enero 22 de 1971 (APE, 2020), obteniendo afluencia de tránsito de las navieras y grandes movimientos de carga por los

beneficios geográficos que ofrecía. En el 2004 el puerto paso a concesión con la empresa privada “Puerto Nuevo Milenium” S.A, en el 2007 se firmó un acta de finiquito que dio por culminado el contrato con el consorcio, declarado por el Expresidente Rafael Correa a partir del 2010 de acuerdo con (APE, 2020). Luego de esto el Puerto retomó su nombre como Autoridad Portuaria de Esmeraldas y actualmente está a cargo de la administración del gobierno.

A lo largo de estos años se ha generado un decrecimiento en el nivel carga que maneja este puerto. Mucha de esta carga ha sido trasladada para su ingreso o salida por el puerto de Guayaquil. Es por ello que, la presente investigación analizará los antiguos y actuales clientes del Puerto Comercial de Esmeraldas que han estado en ambas administraciones, a fin de identificar los factores que han influido en su preferencia al momento de escoger elegir al puerto de Guayaquil por sobre el de Esmeraldas.

Planteamiento del problema

El Puerto Comercial de Esmeraldas en el transcurso de los años se ha dado a flote diferentes problemas según comentan con todo el potencial desarrollado para que llegue a surgir, siendo eficiente y competitivo, entre otros no son los mejores para el manejo y la manipulación de la carga dentro de la terminal pero si ayudan al movimiento y la manipulación de la misma.

Morán nos habla sobre una posible causa, que serían los altos costos y tarifas portuarias hacía las navieras dando preferencia la utilización de un puerto con sus costos menores sin importar su lejanía (Morán, 2016).

En el año 2015 el Gobierno Nacional del Ecuador informó que dado a las regulaciones de impuestos afectó a las salvaguardia, dio como resultado la afectación a las navieras con rutas establecidas, así mismo la contaminación de los contenedores con drogas por la cercanía del país vecino Colombia tal cual ciertos buques entraban al puerto de Colombia, encontrando vacíos los contenedores de los exportadores introducían la droga luego arribaban al puerto de Esmeraldas (Morán, 2016).

Según Astudillo en su tesis de Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas periodo 2010 – 2015, indica que otro factor influyente es que “No hay un proyecto del Gobierno Nacional que sea visto para la atracción de los productores y exportadores para que pueda motivar a exportar desde ese puerto, así mismo por parte de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas” (Morán (2016), p. 23).

La posible falta de inversión en el Puerto Comercial de Esmeraldas no ha logrado conseguir las posibles mejoras en sus instalaciones. Como tal vez la falta de compra de nuevas maquinarias adecuadas para descargar desde el buque, etc.; Esto podría generar los retrasos y riesgos de la mercancía al salir del puerto que podrían tener los posibles peligros de robo en la carretera vial. A todas estas causas que se dieron en el Puerto Comercial de Esmeraldas se puede notar un decrecimiento progresivo de la actividad portuaria, esto se lo puede constatar en los últimos tres años el movimiento en APE ha disminuido según sus propios reportes.

En la actualidad el movimiento de carga ha decrecido por varias razones entre las que se destacan la falta de exportadores e importadores y navieras al no realizar sus actividades por este puerto, dando como preferencia la utilización del Puerto Guayaquil.

Conforme a lo plateado surgen las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son los factores que influyen en la preferencia de los clientes de Quito y Santo Domingo al momento de elegir su logística portuaria?

¿Cuáles son los factores que influyen en la preferencia del puerto de Guayaquil por los importadores y navieras?

¿Cuál ha sido la variación de carga en Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) y en lo referente a las 2 administraciones (la concesionada y la pública)?

Justificación

La importancia de esta investigación se basa en la relevancia que tiene el analizar el decrecimiento de movimiento de carga en el puerto comercial de Esmeraldas y las razones de cambio de los usuarios a otros puertos. Con esta identificación se puede mejorar las actividades dentro del puerto retomando sus antiguos clientes, atrayendo a nuevos clientes y encontrando los obstáculos internos que no llega a satisfacer a los usuarios.

Al ser el puerto de Esmeraldas un atractivo punto de embarque y desembarque de la mercancía para los buques por la cercanía al canal de Panamá, es necesario mostrar la necesidad de un proyecto millonario ya sea del Gobierno nacional, inversión privada o internacional para que lleguen a crecer las actividades.

Según Velarde en su Análisis Teórico de Competitividad Portuaria concluye en su tema que habla de la competitividad y gerenciamiento portuario los cuales están influenciados por muchos intereses debido a la participación de un sin número de autoridades y actores en el negocio marítimo. Por esta razón, los puertos deben actualizar constantemente sus prácticas gerenciales y desarrollar planes estratégicos eficientes, que les permitan mantenerse competitivos (Velarde, 2005).

De acuerdo al estudio anteriormente citado, una buena planificación portuaria posiblemente llegaría a obtener aspectos positivos, como una mayor rapidez en sus procesos y disminución en sus tasas, beneficios económicos, beneficios a las empresas cercanas, plazas de trabajo, atrayendo a nuevos usuarios, como también atraer inversión extranjera.

Según Markides citado en (Velarde, 2005) p. 9 “Si los puertos están destinados a ser más eficientes, mediante su diversificación en actividades que aporten mayor valor agregado, su crecimiento tendrá que basarse en una estrategia. La decisión de diversificar para crecer”. Nos habla que debemos tener actitud de un competidor tomar el riesgo sin saber hasta dónde puede llegar la recompensa; posesionando el puerto ampliando sus puertas a los clientes con una perspectiva de comercio exterior.

Para que la diversificación tenga éxito, según Markides, adaptándolo al sector portuario, deberán considerarse los siguientes aspectos: (i) identificar qué es lo que el puerto puede hacer mejor que cualquiera de sus competidores; (ii) definir los activos estratégicos que requiere el puerto para triunfar en el nuevo mercado; (iii) evaluar si el puerto puede

igualar o superar a los competidores en su propio terreno; (iv) verificar si la diversificación va a afectar a las fortalezas estratégicas que tiene el puerto; (v) analizar, si luego de la diversificación, el puerto será uno más en el mercado o será un puerto ganador; (vi) identificar qué es lo que el puerto puede aprender con la diversificación y si está apropiadamente organizado para aprenderlo según Markides como se citó en (Velarde, 2005).

La presente investigación beneficiaría a los siguientes como los posibles importadores, exportadores y a los estudiantes en sus futuras tesis como apoyo de conocimiento, además a personas particulares para empaparse del tema, así mismo a la ciudadanía Esmeraldeña al momento de dar plazas de empleo y a Ecuador por la mejora que tendrá el puerto comercial de Esmeraldas en su crecimiento de movimiento de carga en las importaciones y exportaciones. De esta forma que la presente investigación proporcionará importantes resultados y conclusiones que sirven para la toma de decisiones por parte de los responsables, como la corrección del proceso y propuestas para la aplicación correcta de la normativa en perspectiva del beneficio de los involucrados, generando la disminución de costos y tiempos en sus procesos,

□ A la colectividad de Esmeraldas y del Ecuador, puesto que con la mejora de este proceso se cumple lo estipulado en el art. 227 de la constitución: “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”. (Asamblea Constituyente, 2010, art. 227)

Objetivo

Objetivo General

Analizar los factores que influyen en la preferencia de los clientes de Quito y Santo Domingo al momento de elegir su logística portuaria entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y el Puerto Comercial de Guayaquil, para determinar posibles falencias y establecer alternativas de mejora.

Objetivos Específicos

- Identificar el movimiento de carga del Puerto Comercial de Esmeraldas en sus 2 administraciones (Nuevo Milenio y APE).
- Reconocer los costos logísticos y tiempo dentro del Puerto Comercial de Guayaquil y Puerto Comercial de Esmeraldas.
- Demostrar los factores de preferencia en relación de los costos, logística e infraestructura de las empresas importadoras, exportadoras al momento de escoger un puerto.

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Bases teórico-científicas

Según el servicio que se brinda a los usuarios del Puerto Comercial de Esmeraldas se puede basar en las siguientes teorías, realizando un análisis del problema enlazándola con la relación que existe: Según Víctor Vroom en la teoría de la expectativa, la cual, explica los procesos mentales que guían elecciones y comportamientos propone que los individuos deciden actuar de determinada manera basados en su expectativa por el resultado final.

La teoría de la expectativa explica el proceso comportamental de por qué los individuos son motivados a elegir un comportamiento sobre otro. Así mismo, explica cómo los individuos toman decisiones para alcanzar un resultado que perciben más valioso.

En el comportamiento organizacional, la teoría de la expectativa se relaciona con la definición de motivación de Víctor Vroom, propone que una persona decide comportarse de determinada manera eligiendo un comportamiento sobre otros, basado en el resultado esperado de ese comportamiento (LRH, 2015).

Para un mejor análisis nos podemos apoyar en la teoría tradicional de Max Horkheimer, ésta mantiene que cualquier dimensión puede producir tanto satisfacción como insatisfacción, dependiendo de su nivel de rendimiento e importancia para el cliente. Por el contrario, la teoría de los dos factores defiende que unas dimensiones generan satisfacción y otra muy distinta insatisfacción. Los resultados empíricos no apoyan con claridad ninguna de las dos teorías. Todas las dimensiones producen satisfacción e insatisfacción, pero sin embargo, ciertas están asociadas a la satisfacción y otras a la insatisfacción, lo que aproxima sólo en parte a lo que afirma la teoría de los dos factores, dado que también existen dimensiones no asociadas ni a una ni a otra (Herzberg, Robbins, & Davis y Newstrom, 1959, 1994, 1991).

La teoría de los dos factores en la satisfacción del cliente sostiene que unas dimensiones de los productos o servicios están relacionadas con la satisfacción del cliente, y otras muy diferentes están relacionadas con la insatisfacción del cliente (Herzberg, Robbins, & Davis y Newstrom, 1959, 1994, 1991).

En si con estas teorías que se quiere buscar posibilidad de que el puerto obtenga y realice una posible mejoría en sus rendimientos de las actividades del servicio al cliente teniendo efecto positivo, una satisfacción en los usuarios del Puerto Comercial de Esmeraldas.

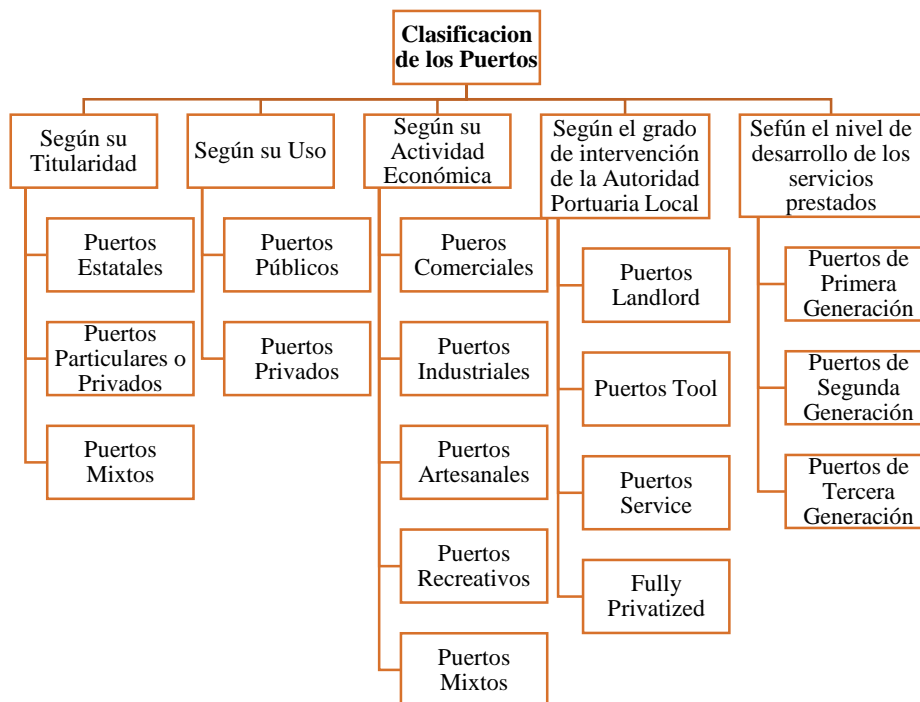
Para mejor entendimiento del proyecto de investigación es necesario conceptualizar ciertas variables claves facilitando la comprensión a los lectores. Para empezar, contamos con el puerto:

1.1.1. Puerto:

El término puerto se puede definir como: una zona en la costa marítima o al filo de un río adecuados contra los vientos, para realizar las actividades carga y descarga de mercancía o personas, etc (Costa, 2006).

1.1.2. Clasificación de los Puertos:

Ilustración 1 Clasificación de los Puertos



Elaborado: Kristel Llerena

1.1.3. Servicios Portuarios:

Se define como servicios portuarios: a las actividades marítimas y/o terrestres de prestación pública directa e indirecta, privada o mixta, que se desarrollan en los puertos marítimos y fluviales del Ecuador, por las personas naturales o jurídicas matriculadas en la Autoridad Portuaria Nacional y autorizadas, según sea el caso, por la Autoridad Portuaria que tiene a cargo el puerto estatal, por el concesionario o por el terminal portuario privado en el que prestarán sus servicios (Portuarias, 2011).

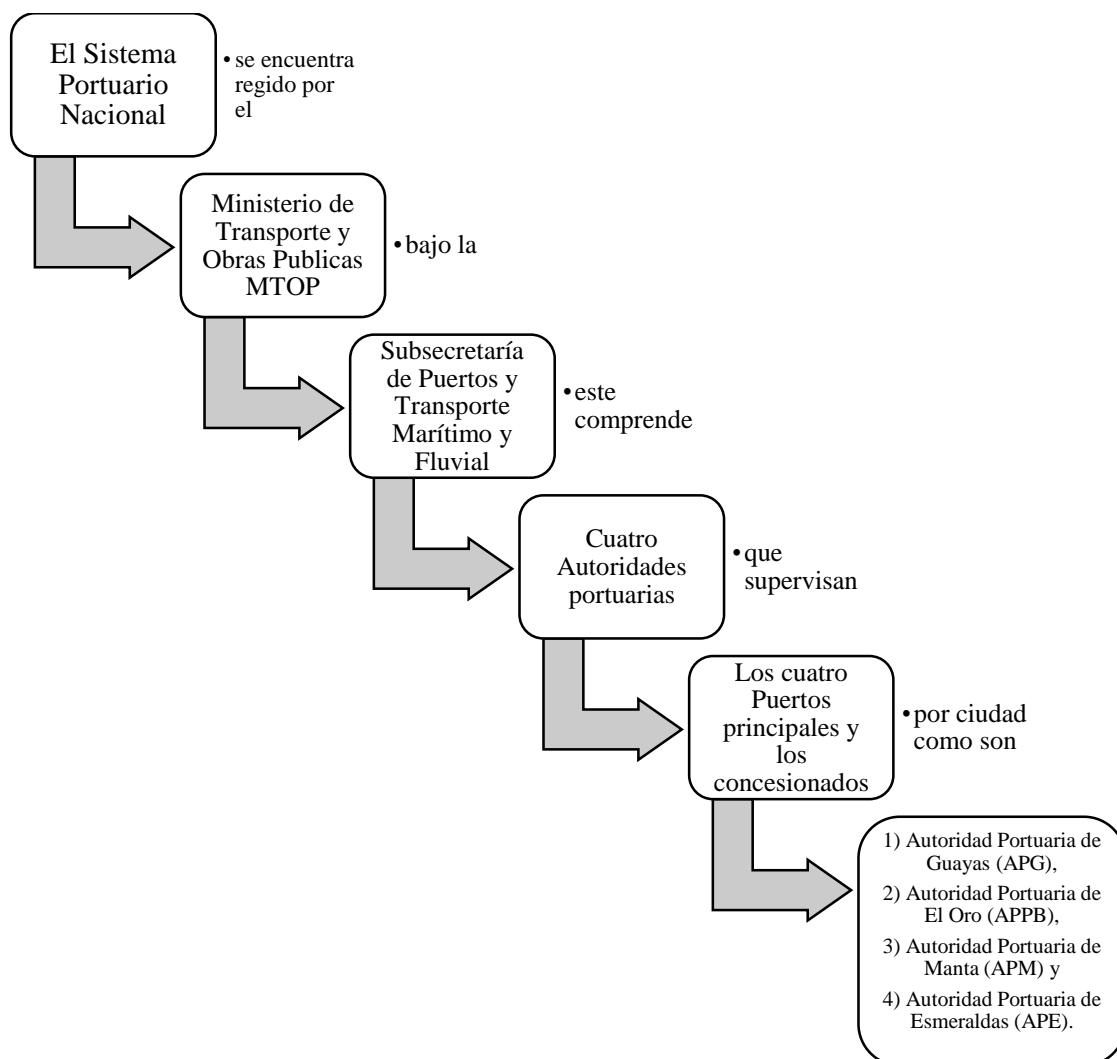
Así mismo constamos el término recinto portuarios

1.1.4. Recinto portuario:

Se define como conjunto de espacio terrestre y acuático que se encuentran en una jurisdicción portuaria concretamente definida, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones, equipamiento y facilidades del puerto (Normas, 2016).

1.1.5. Estructura Portuaria del Ecuador:

Ilustración 2 Estructura Portuaria del Ecuador



En el Ecuador existen 3 puertos especiales:

- Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.
- Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad
- Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral.

Fuente: (Publicas, 2018) Elaborado: Kristel Llerena

1.1.6. Tipos de Administración Portuaria:

Establecido por el Banco Mundial está dividida en 4

- Fully Privatized Ports: Son pocos los puertos administrados o gestionados de esta forma. Los Estados ya no tienen ninguna participación significativa o interés político en el sector portuario.
- Landlord port (puerto propietario): Se caracteriza por una orientación mixta, público-privada. La Autoridad Portuaria actúa como órgano regulador y como propietario, mientras que las operaciones portuarias (especialmente la manipulación de carga) se llevan a cabo por empresas privadas. Es el sistema predominante en los puertos grandes y medianos.
- Tool port (puerto herramienta): La Autoridad Portuaria es propietaria, desarrolla, y mantiene la infraestructura portuaria, así como la superestructura, incluyendo los equipos de manejo de la carga. Los demás servicios portuarios también son prestados por empresas privadas en régimen de competencia
- Service port (puerto de servicio): Las principales funciones de un puerto de servicio son las actividades de carga y descarga, que son ejecutadas por una entidad pública independiente (BlogPortuario, 2016).

1.1.7. Puerto Comercial de Esmeraldas:

Es administrado en la actualidad por Autoridad Portuaria de Esmeraldas, cuya entidad portuaria es de derecho público, creada por el Decreto Ejecutivo 1043 del 28 de Diciembre de 1970, tiempo atrás el puerto estuvo concesionado por Puerto Nuevo Milenium S.A. por 25 años (APE, 2020).

Ilustración 3 Puerto Comercial de Esmeraldas



Fuente: APE 2020

Por ello, encargándose de la parte administrativa a APE del terminal comercial multipropósito, cumpliéndose así con la culminación del contrato de concesión en los términos y condiciones respectivas, pero este no llegó a concluir en su pacto original de 25 años; dentro de los motivos principales se menciona que el grupo conformado para hacer el consorcio, que estaban conformados por la empresa Hidalgo & Hidalgo y un grupo colombiano especialista en carga granel (Mora, 2015), el primero vendió acciones antes del tiempo pertinente o experiencia en volumen de carga movilizada solo por citar, esto provocó que se dé una terminación mutua del contrato, que concluyó con la entrega de sus instalaciones un 15 de julio del año 2010, volviendo la administración del Puerto Comercial de Esmeraldas a manos de APE, así como la administración de la parte operativa del puerto.

Tipos de carga del puerto comercial de Esmeraldas:

- Carga General
- Carga Contenerizada
- Gráneles Líquidos
- Gráneles Solidos
- Carga Rodante autopropulsada

1.1.8. Infraestructura Portuaria:

El termino infraestructura portuaria se define como obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas en los puertos para facilitar el transporte y el intercambio modal (Macias, 2016).

A continuación, se detallan las características del Puerto Comercial de Esmeraldas.

Tabla 1 Características del Puerto Comercial de Esmeraldas

| | |
|--|-------------------------|
| Latitud | 01° 01' 45" Norte (N) |
| Longitud | -79° 39' 6" Oeste (W) |
| Ancho | 200 metros (656.2 pies) |
| Profundidad mínima | 11.5 metros (37.8 pies) |
| Dársena | 42 hectáreas |
| Cantidad de muelles | 3 |
| Amplitud promedio de la marea al pie del muelle. | 3,80 metros |
| Amplitud promedio de la marea a la entrada. | 1,80 metros |

Fuente: APE 2020

Tabla 2 Características del Puerto de Contecon

| | |
|------------------------|-----------------|
| Latitud | 2° 16' 51" (S) |
| Longitud | 79° 54' 49" (O) |
| Superficie total | 1,133,800 sqm |
| Longitud de muelle | 1,625.00 m |
| Calado máximo | 36 ‘ |
| Calado máximo en canal | 43 ‘ |
| Amplitud de marea | 13 ‘ |
| Sitios de atraque | 10 ‘ |

Fuente: Contecon 2020

1.1.9. Autoridad Portuaria de Esmeraldas:

Se encuentra ubicado en la parte Norte del Ecuador en la Provincia de Esmeraldas, junto a la desembocadura del río del mismo nombre, con un acceso al puerto es directo desde una depresión natural del fondo marino que se aproxima hasta unos 200 metros de la entrada del puerto. Autoridad Portuaria de Esmeraldas invita a ser parte de su positiva gestión, que aporta positivamente al desarrollo y progreso del Ecuador (APE, 2020).

Ilustración 4 Línea del tiempo de APE



Fuente: APE 2020

1.1.10. Puerto Comercial Contecon Guayaquil

Contecon Guayaquil S.A. fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar están operadas por la empresa Contecon Guayaquil S.A., la misma que es una compañía ecuatoriana constituida el 4 de mayo del 2007 y que forma parte del grupo multinacional ICTS, por un periodo de 20 años, e inició la operación y prestación de servicios y actividades portuarias desde el 1ero de Agosto del 2007; siendo que, en la actualidad por este puerto se moviliza el 70% del comercio exterior ecuatoriano que maneja el Sistema Portuario Nacional, y según el informe oficial de la CEPAL año 2006 del ranking de los principales puertos de Latinoamérica y el Caribe, el Puerto Marítimo de Guayaquil se encuentra en el puesto número 9 (CONTECON, 2020).

El Puerto Marítimo Libertador Simón Bolívar fue construido durante el periodo 1.959 – 1.963, y su ampliación se la realizo en el periodo 1.978 – 1.982; el mismo que está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, (el Estero Salado), a 10 Km al sur del centro de la ciudad.

Ilustración 5 Puerto Contecon



Fuente: Contecon 2020

1.1.11. Logística:

Se conceptualiza como el proceso de planificar, ejecutar y controlar de una manera efectiva y eficiente el flujo de materias primas, inventario en curso y producto terminado, así como la información relativa a, estos desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el propósito de cumplir con las necesidades de los consumidores (Logísticos).

Así mismo dentro de la logística se tiene una variable que es el buque o la nave que se puede manifestar a continuación.

1.1.12. Muelle:

Infraestructura portuaria en la orilla de un río, lago o mar especialmente dispuesta para cargar y descargar las naves y para la circulación de vehículos (CONTECON, 2020).

1.1.13. Buque o Nave:

Donde se define como toda construcción naval destinada a navegar, cualquiera que sea su clase incluidas sus partes integrantes y partes accesorias, tales como aparejos, repuestos, pertrechos, maquinarias, instrumentos y accesorios que sin formar parte de la estructura de la nave se emplea en su servicio tanto en la mar como en el puerto (International, s.f.).

1.1.14. Remolcador:

Es un tipo de barco especializado en el apoyo de maniobra de otros buques y objetos flotantes, mediante el empuje o tirando hacia si con ayuda de cabos, procediendo al arrastre de los mismos (Soutullo).

1.1.15. Eslora:

Es la dimensión de un barco tomada a su largo, desde la proa hasta la popa (Sanxexo, 2019).

1.1.16. Carga:

Conjunto de bienes o mercancía, que pudiendo estar embalada o sin embalar, son susceptibles a un traslado de un punto a otro en cualquier modo de transporte (Mise).

1.1.17. Carga Contenerizada:

Carga de uno o varios embarcadores, amparada en uno o varios documentos de transporte, movilizadas dentro de una unidad de carga (COPCI R. , 2012).

1.1.18. Carga Consolidada:

Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas desde un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte (COPCI R. , 2012).

1.1.19. Consolidación de Carga:

Es el acto de agrupar mercancía correspondiente a uno o varios embarcadores para ser transportadas hacia o desde el Ecuador, para uno o más destinatarios, mediante contrato celebrado con un consolidador o agente de carga debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (COPCI R. , 2012).

1.1.20. Consolidador de carga:

Operador distinto del porteador, que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales, debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Actúa en calidad de mandatario, sea del consignante o del consignatario, por lo tanto, no responde por las acciones u omisiones derivadas de su mandante (COPCI R. , 2012).

1.1.21. Consolidadoras:

Es un operador distinto al porteador (persona física o jurídica que se encarga de realizar el transporte internacional de mercancías), que carga de forma agrupada bajo su propio nombre y responsabilidad las mercancías de uno o más consignatarios finales. Este agrupa en contenedores, ya sean de 20' o 40' pies, todas las mercancías que capta de distintos expedidores interesados en compartir el espacio de un contenedor (Icontainers, 2011).

1.1.22. Usuario:

Es la persona natural o jurídica que recibe el servicio por parte de un operador portuario, una entidad portuaria y/o terminal portuario habilitado (Normas, 2016).

1.1.23. Importador:

Se define como la persona física o jurídica que adquiere mercancías extranjeras o contrata servicios prestados por extranjeros (Comercio, 2017).

1.1.24. Exportador:

Persona natural o jurídica registrada en el SENA E como exportador, las funciones de este son enviar mercancía con origen ecuatoriano al extranjero.

1.1.25. Agente de Aduana:

Es la persona natural o jurídica cuya licencia, otorgada por la Directora o el Director General del SENA, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento según COPCI título V, cap. I, artículo 227 (COPCI).

1.1.26. Hinterland:

Desde un punto de vista logístico y comercial, un hinterland es un área de influencia que se sitúa en el interior y detrás de un puerto. En esta zona es donde se recogen los productos destinados a la exportación y se distribuyen las importaciones. En un sentido más amplio, un hinterland se refiere a un área de influencia (cobertura comercial) alrededor de una ciudad o infraestructura logística (hub o aeropuerto) (Negotiator, 2020)

1.1.27. Foreland:

Es el área a la que se conecta un determinado puerto, mediante rutas marítimas de exportación o importación y, de la misma forma que para el hinterland, se puede hablar de foreland de un determinado producto o mercancía (Structuralia, 2018).

1.1.28. Naviera:

Se define como titular de la empresa marítima transportista, responsable de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar y habilitar el buque (Comercio, 2017).

1.1.29. Concesión:

Es una modalidad de delegación, por parte del Estado, que tiene por objeto transferir la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, bajo un esquema, de exclusividad regulada, a través de la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamientos estatales preexistentes (Publicas, 2018).

1.1.30. SENA:

Es un organismo al que se le atribuye en virtud de este Código, las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, en forma reglada, las facultades tributarias de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera, de conformidad con este Código y sus reglamentos según cap. II art. 212 del COPCI (COPCI).

1.1.31. COPCI:

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, tiene el objeto de regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir (AJILA, s.f.).

1.1.32. NVOCC.:

Es el término Naviero para las Consolidadoras.

1.1.33. Manga:

Se refiere al ancho de la nave (Publicas, 2018).

1.1.34. Calado:

Es la profundidad sumergida de una nave en el agua (Publicas, 2018).

1.1.35. TEU's:

Término normalmente aplicado al espacio ocupado por un contenedor de 20'. Es la unidad básica para medir la capacidad de una nave porta-contenedores (Publicas, 2018).

1.1.36. Clientes:

Persona física o jurídica a la que el exportador vende sus mercancías en el exterior.

1.2. Antecedentes (Estudios Previos)

Según Vera y Cedeño (2005) en su Análisis de la actividad portuaria para definir tendencias y proponer estrategias en el Puerto Comercial de Esmeraldas una vez Concesionado.

El puerto de Esmeraldas hasta ahora ha mantenido a los clientes con la maquinaria y equipos, (...) uno de los aspectos imprescindibles para el desarrollo del puerto de Esmeraldas es qué aumente la frecuencia de líneas navieras, (...) aprovechamiento del espacio físico, se debe retomar servicios y funciones que la infraestructura permite desarrollar (Cedeño, 2005).

Siendo un excelente punto logístico el puerto comercial de Esmeraldas para la descarga y carga de mercancías cuenta con una ubicación geográfica directo al océano pacífico entre ello contamos con un calado 11.5 metros, manipulación de las diferentes cargas como lo de vehículo, granel, contenerizada, etc. dando con esto una ubicación estratégica para las navieras e importadores pero sin embargo no se cuenta con aportaciones de recursos económicos dando retrasos en sus procesos ya que no se puede aumentar maquinaria, contar con un excelente software de inventario y etc.

Para que un puerto sea adecuado y competitivo deberá contar con principales requerimientos o características para que llegue a ser un puerto de excelencia, esto ayudara al desarrollo del puerto comercial de Esmeraldas, así lo afirma el siguiente artículo.

En cualquier caso, los principales requerimientos que los clientes, en genérico, piden de un puerto son los siguientes:

- 1.** La situación geográfica, próxima a los mercados, a los centros de producción o consumo o a nudos de comunicaciones importantes.
- 2.** Abundancia de espacio para las operaciones
- 3.** Infraestructuras adecuadas para las nuevas características de los tráficos marítimos
- 4.** Buenos accesos terrestres y marítimos que permitan la conexión con las grandes rutas de transporte y garanticen la eficiencia intermodal

5. Bajos costes
6. Sin demoras, con fiabilidad y seguridad en la operativa
7. Autoridad comprensible, con procedimientos de control y supervisión ágiles
8. Grúas y equipamientos modernos
9. Buenos sistemas de información que permitan agilizar el flujo documental asociado a la mercancía.
10. Buenas capacidades de transbordo (Costa, 2006).

Expuestas las principales características que debe describir un puerto se verifica que el Puerto Comercial de Esmeraldas cuenta con posibles falencias sin embargo, cuenta con un punto a favor como es la ubicación geográfica, entonces se puede argumentar que el puerto no está aprovechando en su máximo rendimiento para satisfacer a los clientes dando como resulta que decidan cambiar de puerto y no llegue a ser competidor con los otros, perjudicando a la provincia de Esmeraldas.

Uno de los casos que no se dejar atrás es Estados Unidos siendo una potencia económica en el mundo ha podido manejar sus puertos con esfuerzo propio dando una excelente presentación, maquinarias adecuadas siendo lo último en tecnología se puede verificarlo a continuación:

En Estados Unidos los puertos dependen del Estado al que pertenecen, de tal manera que su forma de gestión varía con el estado, en algunos casos existen autoridades portuarias que abarcan el conjunto de los puertos de dicho estado mientras que en otros estos dependen del municipio o del condado. En EE.UU. también es habitual que las autoridades portuarias no sólo gestionen puertos sino también aeropuertos, puentes, túneles, centros recreativos, etc. como es el caso de la Port Authority of New York and New Jersey (Costa, 2006).

Según, la Universidad Politécnica de Valencia nos expresa sobre puertos en América Latina, en este caso Ecuador no llega al punto de satisfacer como un puerto que cumplan sus funciones y sean capaces de ofrecer el Comercio Exterior.

Los puertos de América Latina se encuentran situados entre los menos eficientes del mundo, lo que dificulta sobremanera que cumplan su principal función de facilitadores del comercio, pero también que se constituyan en centros de prestación de servicios logísticos y en pivotes del sistema de transporte con el resto del mundo. Las actuaciones necesarias para revertir este estado de cosas requieren un detallado estudio previo de la situación en cada de los países (Valencia-, 2003).

Siendo desagradable que Ecuador sea parte del conjunto de los países que no manifieste con una buena eficiencia en servicio portuarios no satisfaciendo al cliente más aun, podemos en una de las provincia del país se puede notar el Puerto Comercial de Esmeraldas no cumple con las expectativas y no cuenta con recursos ni propios, ni extranjeros por tal motivo este puerto no puede desenvolverse.

Luego de analizado las falencias, lo que posible perjudica al Puerto Comercial de Esmeraldas como también los puntos a favor para llegar a hacer un puerto de excelencia, tenemos como posible gestión para subir el nivel de operación del puerto con la investigación de Mario Banguera con tema de Análisis de los Procesos de Operaciones Portuarias al arribo de las naves en Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Finalmente como conclusión general dentro de la investigación es la necesidad latente de la implementación de los manuales de procesos. Los procesos claramente identificados podrán indicar los cuellos de botella, y las actividades que consumen más tiempo, dinero y esfuerzo, teniendo como resultado información útil para la elaboración de estrategias y planes de trabajo otros aspectos a considerar dentro de las conclusiones y que permitirán tener una visión clara de lo que se logrará con un manual de procedimientos que regule las operaciones de carga, descarga y almacenaje en Autoridad Portuaria de Esmeraldas (Banguera, 2017).

1.3. Marco Legal

Como bases legales para el desarrollo de esta investigación se ubicaron diferente documentación que regulan y apoyan la operación portuaria como Constitución de la Republica, Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, COPCI, Ley de Puertos, Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador.

Por lo tanto, se puede decir que el aporte de la fundamentación legal ha sido básico para la puesta en marcha de esta investigación.

Dentro de la Legislación de la Constitución de la República del Ecuador tenemos los numerales del artículo a beneficio del comercio 2-5-9-10.

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:

2. Las relaciones internacionales.

5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento.

9. Las que le corresponda aplicar como resultado de tratados internacionales.

10. El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos.

Así mismo, el art. 314 de la Constitución de la República del Ecuador, estipula que "El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos (...), infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación".

Luego de establecer el fundamento principal nos adentramos a la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional se puede verificar que nos menciona que todos puertos deben estar en perfecto funcionamiento para sus usuarios y poder satisfacer las necesidades del mismo. Como lo manifiestan los artículos 1, 4, 6, 15.

Art. 1.- Los puertos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento como Autoridades Portuarias, organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos, de la presente Ley, y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa.

Así mismo como el artículo 4 literal c)

Art. 4.- Son bienes y recursos de las Autoridades Portuarias, los siguientes:

c) Los ingresos provenientes de sus servicios, ya sea por concepto de muellaje, uso de los puertos, multas, recargos, asistencia técnica, falso muellaje, uso de fondeaderos, etc.

Se continúa del art. 6 donde las atribuciones de las autoridades portuarias explican en el literal "a" del uso de los servicios y facilidades del puerto seguido del literal "d" explicando que se debe aplicar las leyes referentes al uso de los servicios.

Art. 6.- Las atribuciones de las Autoridades Portuarias, en sus respectivas jurisdicciones son las siguientes:

a) Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
d) Aplicar las leyes portuarias y reglamentos referentes al uso de los servicios y facilidades. Los manuales y reglamentos correspondientes, serán aprobados de conformidad con lo que dispone al respecto la Ley General de Puertos.

Como mal resultado de las operaciones portuarias transcurridas de un periodo de tiempo dentro de un puerto se llega a aplicar el art. 15 que describe el cambio de administración por la Dirección de la Marina Mercante.

Art. 15.- Los puertos marítimos y fluviales existentes y los que se establecieren en el futuro, cuyas características no justifiquen la conformación de Autoridades Portuarias, serán administrados, mantenidos y operados directamente por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, a través de Administraciones Portuarias y se regirán por las disposiciones de la presente Ley en lo que fuere aplicable, y por el Reglamento respectivo que será expedido por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Seguido de la Ley de Puertos (Decreto Supremo No. 289) se identifica el art. 6 para el análisis y mejoramientos de los puertos comerciales del Ecuador.

Art. 6.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral contará en su Organización con el Departamento Nacional de Puertos que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, de explotación, construcción y mejoramiento de los puertos comerciales ecuatorianos, y, los órganos técnicos administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de su misión.

Según el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones tenemos los siguientes artículos 100 y 231

Art. 100.- La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa.

Del capítulo II de los Operadores Económicos Autorizados tenemos el artículo 231

Art. 231.- Operador Económico Autorizado. Es la persona natural o jurídica involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido, que cumpla con las normas equivalentes de seguridad de la cadena logística establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para acceder a facilidades en los trámites aduaneros. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga internacional, puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros, depósitos temporales, courier, operadores de terminales, y se regularán conforme las disposiciones que para el efecto emita la Directora o el Director General.

Según la Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0488-RE nos indica los requisitos para obtener la Autorización como consolidador o desconsolidador; tales como sus obligaciones, vigencia de la autorización, control aduanero, requisitos para la renovación, caducidad, autorización de auxiliares de consolidadoras o desconsolidadoras.

Según la Norma que regula los Servicios Portuarios en el Ecuador señala en su artículo 8 las obligaciones del operador portuario que debe garantizar a los puertos y del artículo 9 del mismo.

Art. 8.- OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS.- El OP matriculado para la prestación de servicios portuarios, está obligado a garantizar a las Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas, lo siguiente:

8.1.- Calidad de los servicios.

8.2.- Valores de los servicios.

8.3.- Seguridad física

8.4.- Buen uso de las instalaciones.-

8.5.- Las contraprestaciones.

8.6.- De las relaciones contractuales.

Así mismo señalamos el artículo 9 de la norma antes mencionada, donde notamos los aspectos que deben cumplir los servicios a sus clientes.

Art. 9.- CALIDAD DE LOS SERVICIOS.- Es obligación de las Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas, aplicar los estándares, parámetros, protocolos e indicadores definidos por la SPTMF, para la prestación de altos niveles de servicio, productividad y eficiencia óptimos para la satisfacción de los clientes/usuarios, para lo cual cumplirán con los siguientes aspectos:

a) Optimizar la calidad del servicio prestado;

b) Asegurar estándares de calidad comunes en cada puerto o terminal internacional, marítimo o fluvial; y,

- c) Controlar los requisitos de prestación del servicio, de forma que se puedan establecer indicadores y estándares.

CAPITULO II

En este punto de la investigación se pretende analizar los aspectos tales como: Tipo y métodos de investigación, identificación de la variable, técnicas para recopilar información, análisis de datos.

2.1. Tipo de investigación a realizar

En el presente trabajo de investigación se realizó el de tipo de investigación mixta, es decir, cuantitativa y cualitativa donde se utilizó las fortalezas de ambas, donde se realizó que la información logre alcanzar cada uno de los objetivos específicos planteados en la investigación reconociendo los factores que influyen en la preferencia de puertos de Guayaquil y Esmeraldas, mediante la cual se buscó posibles soluciones al problema.

Así mismo, el enfoque cuantitativo tuvo un alcance descriptivo ya que se buscará especificar las propiedades, características, los perfiles de personas y grupos para recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables; y explicativo donde esta va más allá que la descriptiva ya que está dirigido a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos, social.

2.1.1. Métodos

El método que se empleó esta investigación fue el inductivo y deductivo apoyándose de lo más relevante de estos métodos para esta investigación, es decir, donde se obtuvo una base de datos particulares acompañado de datos generales aceptados para llegar a una conclusión general y de tipo particular.

2.1.2. Técnicas e instrumentos de investigación

Con el objetivo de recolectar la información verídica y más relevante, se introdujo sobre los factores que influyen en la preferencia de puertos donde se utilizó como principal instrumento la entrevista a profundidad para iniciar la investigación dando pauta al tercer objetivo; ya que está logró ser el más óptimo para analizar y detalla la información más

relevante. Sin embargo, en el primer y segundo objetivo se aplicó análisis de contenido como bibliografía obtenidas de la página web del puerto comercial de Esmeraldas, puerto comercial de Guayaquil Contecon y del departamento de estadística del puerto comercial de Esmeraldas.

2.1.3. Población y muestra

En cuanto a la muestra en función a la información que proporcionó la documentación estadística, Autoridad Portuaria de Esmeraldas se tomó la muestra perfilada y útil, donde se utilizó la muestra no probabilística o dirigida donde se aplicó la de sujetos – tipos seleccionando el grupo con las características adecuadas como también fue posible muestra de expertos donde se llegó a definir como dice su nombre un grupo de expertos en relación al tema de investigación.

Conforme a los datos investigados en Autoridad Portuaria de Esmeraldas el universo a investigar fue del periodo que estuvo la empresa Puerto Nuevo Milleniun (2005-2009) (APE, 2020) administrando el Puerto Comercial de Esmeraldas se obtuvo las empresas con mayores toneladas métricas en cargas:

- **CORPORACION FAVORITA:** ubicado en Quito, Pichincha dedicados a los productos alimenticios, hogar, ferretería y etc.
- **ACERIA DEL ECUADOR CA ADELCA:** ubicado en Aloag. Pichincha dedicados a la fabricación de acero como varillas de construcción, perfiles laminados trefilados y reciclaje.
- **EDESA:** dedicados a la fabricación de sanitarios de cerámica y productos complementarios para el baño, griferías y herrajes plásticos.

Tabla 2 Empresas y personas entrevistadas

| IMPORTADORES | NAVIERAS | PERSONAS |
|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| EDESA Ing. Darío Jaramillo | Ing. Virginia Jacho (REMAR S.A.) | Mgt. Christian Mora Ing. Sandra Simbaña (APE) |
| ADELCA ACERIA DEL ECUADOR | Ing. Julio Villa (ZANDER) | Ing. Pablo Vera(ex Maersk) Mgt. Jorge López (Impoex) |
| LA FAVORITA S. A | | Ing. Carmen Rodríguez (Trizeusa S.A.) |
| PETROAMAZONAS | | Ing. Marco Galarza (AGAFAD MG) |
| OMNIBUSS | | Ing. Leonel Cervantes (ROCALVI) |

Fuente: Kristel Llerena

Se obtuvo un rango de entrevistas entre funcionarios, importadores y navieras, pero se anhelaba a tener un alcancé mayor con los exportadores; los cuales no se llegó a concretar una cita para las entrevistas requeridas, por lo tanto, no hubo un mayor alcancé de información para la investigación.

2.1.4. Análisis de datos

La información obtenida tras la aplicación de los métodos e instrumentos antes mencionados fue analizada con el universo donde se realizaron las entrevistas en la provincia de Esmeraldas primordialmente para empezar la investigación al Mgt. Cristhian Mora ex funcionario de APE, un funcionario de APE, dos Navieras, Ing. Pablo Vera ex trabajador de Maersk; así mismo a los importadores como Adelca, como empresa de flete nacional esta Trizeusa y de flete internacional a Impoex sin embargo en el caso de la Favorita S. A. y Edesa la información nos proporcionó el agente de Aduna el Ing. Marco Galarza.

La información se la proceso primordialmente con la entrevista a profundidad acompañado de los datos del departamento de estadística del puerto comercial de Esmeraldas para luego realizar un análisis comparativo de contenido.

CAPITULO III

3. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1. Análisis del movimiento de carga del puerto comercial de Esmeraldas en la administración por CPNM y APE.

En esta sección de la investigación se visualiza la variación del movimiento de carga de cada año en sus diferentes administraciones; como también los rankings de clientes de cada año que fueron variando, los contenedores de importación y exportación en sus diferentes capacidades de 20' y 40', las unidades de vehículos movilizadas.

3.1.1. Movilización de Carga en Toneladas Métricas

Ilustración 6 Comparativo de Movimiento de carga 2009 -2019



AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS
MOVIMIENTO DE CARGA
COMPARATIVO: 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019
Enero - Diciembre

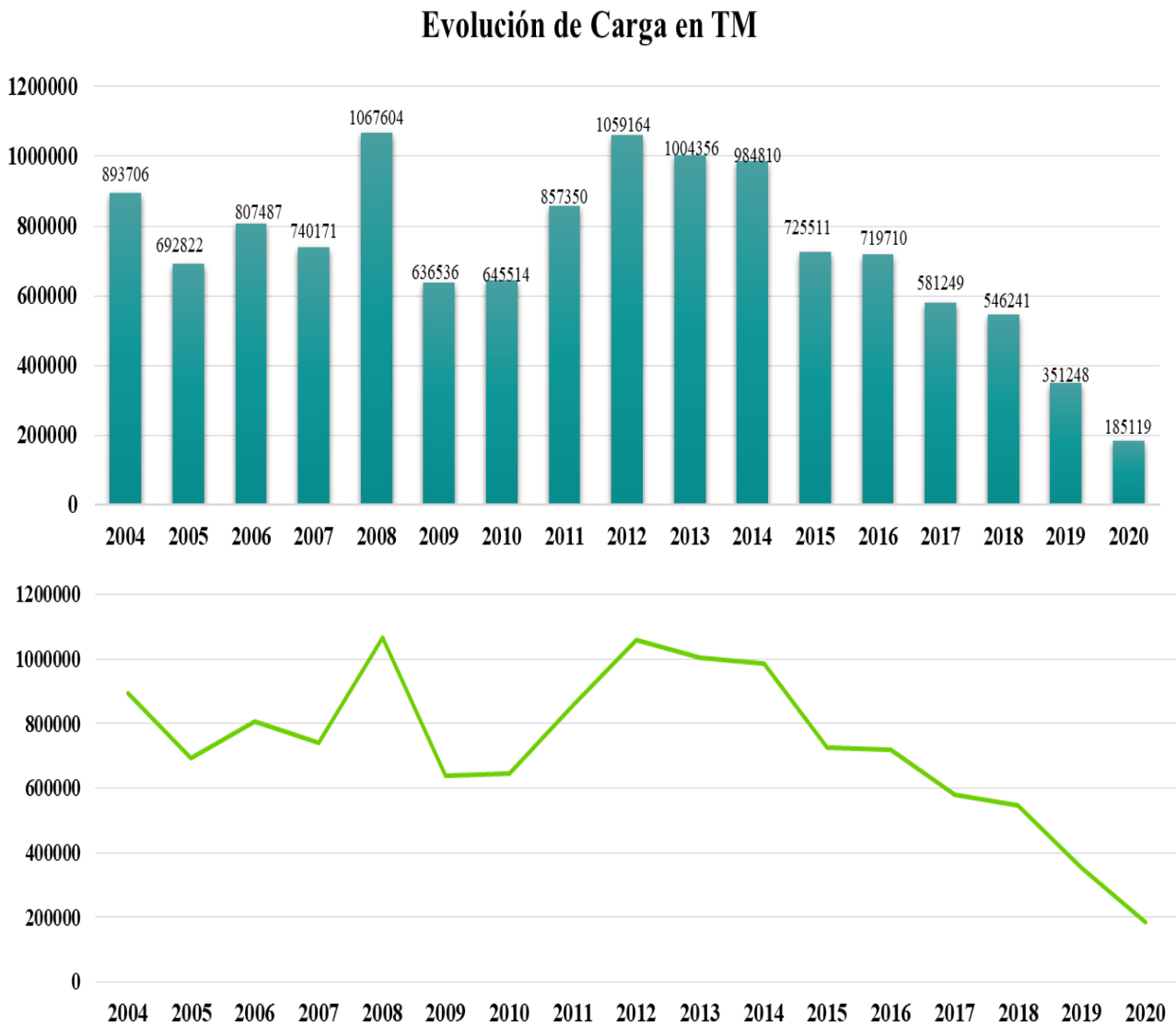
| Año | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Carga Movilizada | 636.591 | 645.514 | 857.350 | 1.059.164 | 1.004.356 | 984.810 | 725.508 | 705.128 | 581.250 | 546.241 | 351.248 |



Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

De acuerdo a las estadísticas de los últimos 9 años del movimiento de carga del Puerto Comercial de Esmeraldas se puede visualizar una variación en sus años; cuyo año 2010 obtuvo un incremento al año 2009; así mismo al transcurso de los años se fue incrementado su movimiento año a año hasta el año 2014 que decreció su movimiento y fue bajando la carga movilizada por el puerto en el 2015, 2016, 2017, 2018 hasta llegar al 2019.

Ilustración 7 Evolución de carga en toneladas métricas



Fuente: (APE, 2020) Elaboración: autor

De acuerdo a este gráfico comparativo de carga en toneladas métricas se puede distinguir la variación de carga en el periodo de concesión desde el 2004 al 2009 siendo su mejor año en volumen el año 2008 con un 1 067 604 TM y en cuanto el periodo de APE del 2010 hasta el 2020 ha tenido una variaciones notables muy bajas siendo su mejor año el 2012 con un 1 059 164 TM hasta la actualidad con un valor inferior que ha decrecido de 185 119 TM.

Ilustración 8 Indicadores Portuarios CPNM - APE (2009 - 2010)

**AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS APE
INDICADOR PORTUARIO
15 de Julio al 15 de Noviembre: 2009
15 de Julio al 15 de Noviembre: 2010**

| Movilización de Carga | 2009 CPNM | 2010 APE | Porcentaje de Eficiencia (Toneladas) |
|---|------------------|-----------------|---|
| 1.- Naves Movilizadas | 67 | 75 | 11,94% |
| 2. Ton./ Naves Movilizadas | 2.924 | 2.684,12 | 8,21% |
| 3.- Carga desembarcada del total Movilizada | 99.008,00 | 132.796,00 | 34,13% |
| 4.- Carga embarcada del total Movilizada | 96.917,00 | 68.513,00 | -29,31% |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

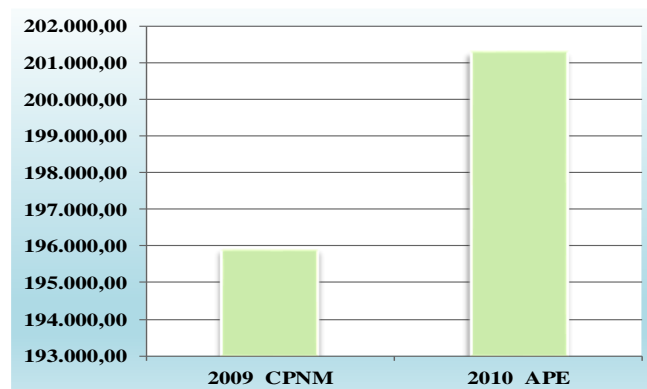
En este cuadro se puede visualizar la carga movilizada en el año 2009 administrada por CPNM y en el 2010 administrada por APE, cuya carga desembarcada en el 2010 tuvo un crecimiento notable con un porcentaje de eficiencia del 34.13%, sin embargo, en la carga embarcada decreció su movimiento con un porcentaje de decremento del 29.31%.

Ilustración 9 Carga total movilizada CPNM - APE (2009 - 2010)



CARGA TOTAL MOVILIZADA
(EN TONELADAS METRICAS)
AÑO COMPARATIVO
15 DE JULIO AL 15 DE NOVIEMBRE: 2009
15 DE JULIO AL 15 DE NOVIEMBRE: 2010

| 2009 CPNM | 2010 APE | Porcentaje de Eficiencia |
|-------------------|-------------------|---------------------------------|
| 195.925,00 | 201.309,00 | 2,75% |



Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

En este grafico de barras se puede distinguir una gran diferencia de carga movilizada en el Puerto Comercial de Esmeraldas en los años 2009 y 2010, obteniendo un porcentaje de eficiencia en sus actividades de movilización del 2.75% de un año a otro, cual eficiencia pudo lograrse a la administración de APE.

Ilustración 10 Carga de exportación e importación de APE 2001 – 2018

**APE.- CARGA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN
(Carga en Toneladas Métricas)
Año: 2001 . 2018**

| AÑO | CARGA T.M. | | TOTAL | %CRECIM |
|------|-------------|-------------|-----------|---------|
| | IMPORTACIÓN | EXPORTACIÓN | | |
| 2001 | 925.116 | 211.563 | 1.136.679 | 39% |
| 2002 | 1.113.522 | 148.636 | 1.262.158 | 11% |
| 2003 | 591.483 | 170.728 | 762.211 | -40% |
| 2004 | 660.834 | 232.872 | 893.706 | 17% |
| 2005 | 464.750 | 228.072 | 692.822 | -22% |
| 2006 | 555.646 | 251.841 | 807.487 | 17% |
| 2007 | 511.755 | 228.416 | 740.171 | -8% |
| 2008 | 767.640 | 299.964 | 1.067.604 | 44% |
| 2009 | 357.967 | 278.569 | 636.536 | -40% |
| 2010 | 423.579 | 221.935 | 645.514 | 1% |
| 2011 | 541.499 | 315.851 | 857.350 | 33% |
| 2012 | 662.464 | 396.700 | 1.059.164 | 24% |
| 2013 | 712.737 | 291.619 | 1.004.356 | -5% |
| 2014 | 764.601 | 220.209 | 984.810 | -2% |
| 2015 | 502.430 | 223.081 | 725.511 | -26% |
| 2016 | 371.736 | 347.974 | 719.710 | -1% |
| 2017 | 283.432 | 297.817 | 581.249 | -19% |
| 2018 | 338.345 | 207.896 | 546.241 | -6% |

Fuente:((Publicas, 2018), pág. 47)

| | IMPO | EXPO |
|-------------|-----------|-----------|
| 2001 - 2004 | 3 290 955 | 763 799 |
| 2005 - 2009 | 2 657 758 | 1 286 862 |
| 2010 - 2014 | 3 104 880 | 1 446 314 |

De acuerdo con las estadísticas de 15 años de carga en toneladas métricas de importación y exportación del puerto comercial de Esmeraldas, se observa la variación ocasionado por posibles razones como la dolarización en el año 1999, alza del crudo entre otras; la cual podemos observar su valor más alto se da entre los años 2001 – 2004 con 3 290 955 toneladas métricas y en cuanto a las exportaciones se destaca entre los años 2010 – 2014 con 1 446 314 toneladas métricas

Los productos de más movimiento en el año 2018 fueron carbón mineral y chatarra de hierro, como productos de importación, astilla de madera y aceite de crudo de palma como productos de exportación.

Respecto del aceite de Palma el aumento de áreas cosechadas permitió una expansión de la producción en Ecuador, aunque disminuyó la carga movilizada dentro de la autoridad en relación al 2017 que se movieron 581.249 TM

En lo relativo a la materia prima importada, los principales productos que ingresan al país son carbón mineral, chasises para ensamblar, hierro acero y otros metales, planchas, perfiles, varillas, entre otros. Este material es utilizado principalmente para trabajos de obra pública, y proyectos de vialidad a nivel nacional como puentes, aeropuertos y carreteras. (Publicas, 2018)

3.1.2. Carga en Número de Contenedores

Ilustración 11 Comparativo de movimiento de contenedores y TEUS 2009 - 2015



Autoridad Portuaria de Esmeraldas
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES Y TEUS
(Contenedores y TEUS en Unidades)

| | LLENOS | | | | | VACIOS | | | | | TOTAL CONTEDE. | TOTAL TEUS |
|--------------|-------------|--------|-------------|------|--------|-------------|-----|-------------|--------|--------|-------------------|---------------|
| | IMPORTACION | | EXPORTACION | | TOTAL | IMPORTACION | | EXPORTACION | | TOTAL | | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' | | 20' | 40' | 20' | 40' | | | |
| 2009 | 945 | 10992 | 232 | 808 | 12977 | 20 | 0 | 784 | 10548 | 11352 | 24329 | 46677 |
| 2010 | 427 | 15462 | 162 | 239 | 16290 | 27 | 0 | 699 | 14425 | 15151 | 31441 | 61567 |
| 2011 | 1416 | 16120 | 207 | 338 | 18081 | 13 | 2 | 1084 | 15196 | 16295 | 34376 | 66032 |
| 2012 | 2387 | 19963 | 179 | 445 | 22974 | 148 | 271 | 1983 | 20316 | 22718 | 45692 | 86687 |
| 2013 | 2031 | 18892 | 174 | 292 | 21389 | 127 | 68 | 1941 | 17422 | 19558 | 40947 | 77621 |
| 2014 | 1935 | 16740 | 61 | 392 | 19128 | 164 | 562 | 1863 | 13391 | 15980 | 35108 | 66193 |
| 2015 | 1166 | 14748 | 175 | 472 | 16561 | 0 | 0 | 1104 | 13264 | 14368 | 30929 | 59413 |
| TOTAL | 10307 | 112917 | 1190 | 2986 | 110839 | 499 | 903 | 9458 | 104562 | 101054 | 211893 | 404777 |
| | 123224 | | 4176 | | | 1402 | | 114020 | | | | |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

En este cuadro se puede visualizar la diferencia de variación que tuvo el Puerto Comercial de Esmeraldas en el año 2009 administración CPNM al pasar al año 2010 administrado APE, la cual tuvo una notable diferencia baja de importación de contenedores de 20´ pero en la de 40´ se puede notar un incremento, así mismo en las exportaciones de sus contenedores de 20´ y 40´.

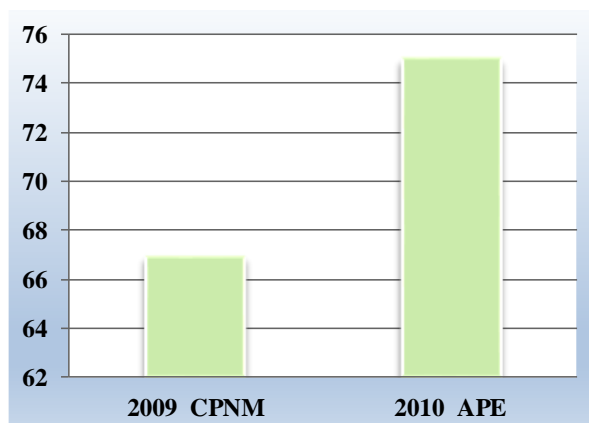
3.1.3. Movimiento de Naves

Ilustración 12 Cuadro comparativo de naves entre CPNM 2009 Y APE 2010

NAVES COMPARATIVAS
15 DE JULIO AL 15 DE NOVIEMBRE: 2009
15 DE JULIO AL 15 DE NOVIEMBRE: 2010



| 2009 CPNM | 2010 APE | Porcentaje de Eficiencia |
|-----------|-----------|--------------------------|
| 67 | 75 | 11,94% |



Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

En este grafico de barras se puede distinguir una gran diferencia de naves entre la administración de CPNM y APE en los años 2009 y 2010, contado con un valor de 67 naves por CPNM y con valor de 75 naves por APE, obteniendo un porcentaje de eficiencia en el año 2010 por el Puerto Comercial de Esmeraldas de 11,94%, cual eficiencia pudo lograrse a la administración de APE.

3.1.3.1.Movimiento de Vehículos

Ilustración 13 Cuadro comparativo de vehículos de importación y exportación 2004 - 2015

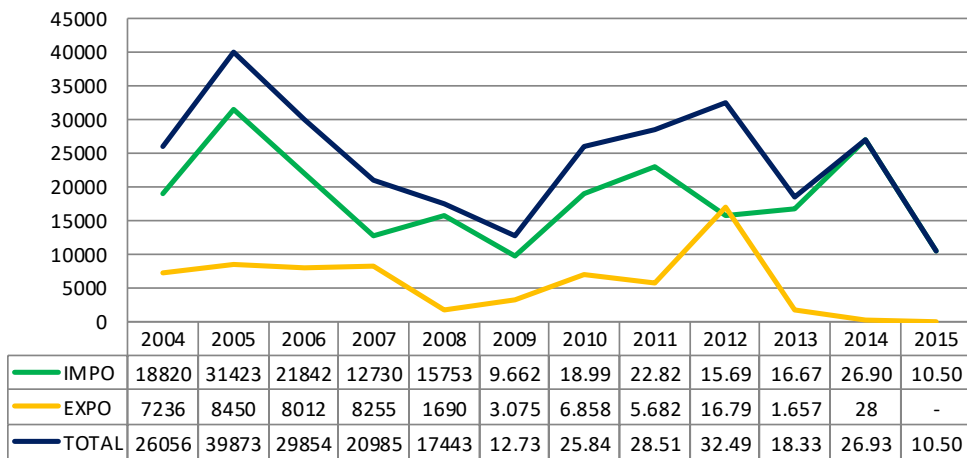


AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS
CUADRO COMPARATIVO

VEHÍCULOS (Unidades)

| AÑO | IMPO | EXPO | TOTAL |
|------|--------|--------|--------|
| 2004 | 18820 | 7236 | 26056 |
| 2005 | 31423 | 8450 | 39873 |
| 2006 | 21842 | 8012 | 29854 |
| 2007 | 12730 | 8255 | 20985 |
| 2008 | 15753 | 1690 | 17443 |
| 2009 | 9.662 | 3.075 | 12.737 |
| 2010 | 18.991 | 6.858 | 25.849 |
| 2011 | 22.829 | 5.682 | 28.511 |
| 2012 | 15.696 | 16.796 | 32.492 |
| 2013 | 16.676 | 1.657 | 18.333 |
| 2014 | 26.908 | 28 | 26.936 |
| 2015 | 10.507 | - | 10.507 |

Importación y Exportación de Vehículos



Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

Otro factor importante dentro de esta investigación es saber sobre los vehículos movilizadas por el Puerto Comercial de Esmeraldas, en este cuadro se puede visualizar como fue variando del movimiento en las importaciones y exportaciones de los contenedores, desde el año 2004 administrado por CPNM siendo su mejor año en el 2005 tuvo un alcance total de 39 873 en vehículos, siendo el 2009 el último año de administración por CPNM se puede visualizar en las importaciones la cantidad de 9 662 unidades movilizadas y al pasar al año 2010 se puede notar un incremento de unidades cual cantidad duplica al año pasado; siendo el primer año de administración por APE luego de la concesión.

3.1.4. Ranking de Clientes

Ilustración 14 Ranking de clientes de importación de APE en TM 2014 - 2017

Ranking de Clientes de Importación por años en Toneladas Metricas

| 2014 | TM | 2015 | TM | 2016 | TM | 2017 | TM |
|--------------------------------|-------------|--------------------------------|------------|--------------------------------|------------|---------------------------------|------------|
| Aceria del Ecuador C.A. Adelca | 209 696, 30 | Aceria del Ecuador C.A. Adelca | 99 633, 67 | Ideal Alambre S.A. | 74 378,15 | UNACEM Ecuador S.A. | 62 909, 00 |
| Petroamazonas EP | 101 862, 61 | Ideal Alambre S.A. | 90 730,80 | Aceria del Ecuador C.A. Adelca | 67 160, 79 | Omnibus B.B. Transporte S.A. | 40 072, 60 |
| Ideal Alambre S.A. | 86 704, 33 | UNACEM Ecuador S.A. | 48 310, 28 | UNACEM Ecuador S.A. | 42 451, 98 | Ideal Alambre S.A. | 38 911, 43 |
| Omnibus B.B. Transporte S.A. | 63 561, 51 | Omnibus B.B. Transporte S.A. | 46 753, 31 | Novacero S.A. | 39 569, 34 | Danec S.A. | 38 215,00 |
| Lafarge Cemento S.A. | 48 005, 44 | Petroamazonas EP | 26 882, 85 | Danec S.A. | 33 300, 00 | Tenaris Global Services Ecuador | 19 327, 51 |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

Elaborado por: Kristel Llerena

Resulta necesario analizar, reconocer los clientes que ha obtenidos y variado con el transcurso de los años del puerto comercial de Esmeraldas para investigar los motivos de la situación de los antiguos y actuales clientes, cuyo ranking de clientes de importación en el año 2014 dado como principal cliente fue ADELCA con un movimiento de carga de 209.696,30 Toneladas movilizadas; cuyo cliente actualmente dejo las instalaciones para situarse en la ciudad de Guayaquil así mismo utilizar su puerto.

Ilustración 15 Ranking de clientes de exportación de APE en TM 2014 -2017


Ranking de Clientes de Exportación por años en Toneladas Metricas

| 2014 | TM | 2015 | TM | 2016 | TM | 2017 | TM |
|------------------------|-----------|---|------------|---|-------------|---|--------------|
| Aarhuskarlshamn Uk Ltd | 518, 89 | Comercializadora Inter Cieco Palma S.A. | 76 249, 13 | Expoforestal Industria S.A. | 118 932, 11 | Expoforestal Industria S.A. | 117, 680, 78 |
| Aexpalma S.A. | 502, 99 | Expoforestal Industria S.A. | 40 893, 52 | Comercializadora Inter Cieco Palma S.A. | 87 363, 04 | Comercializadora Inter Cieco Palma S.A. | 85 174, 37 |
| Alaire CIA LTDA | 52, 36 | Oleodavila S.A. | 15 370, 12 | Aexpalma S.A. | 36 370, 99 | Aexpalma S.A. | 41 309, 41 |
| Alespalma S.A. | 2 005, 08 | Industrias Ales S.A. | 14 998, 00 | Oleodavila S.A. | 29 238, 00 | Oleodavila S.A. | 25 342, 86 |
| Alicorp Ecuador S.A. | 1 001, 36 | Danec S.A. | 14 491, 18 | Olojoya CIA LTDA | 19 496, 94 | Danec S.A. | 13 782, 42 |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2018)

Elaborado por: Kristel Llerena

Ilustración 16 Cuadro Comparativo de movimiento de carga, contenedores y TEUS de APE 2019

|  AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS MOVIMIENTO DE CARGA, CONTENEDORES Y TEUS En Contenedores y Teus en Unidades AÑO: 2019 | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------------|-----------------------|-------------|--------------------|-----------------------|-------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|------------|
| MES | TAMAÑO (Pie) | IMPORTACIÓN | | | EXPORTACIÓN | | | TRANSBORDO | TOTAL | | | TOTAL TEUS |
| | | Cant. Cont. Vacíos | Cant. Cont. Con carga | Cant. Carga | Cant. Cont. Vacíos | Cant. Cont. Con carga | Cant. Carga | Cant. Cont. Vacíos | Cant. Cont. Con carga | Cant. Carga | | |
| ENERO | 20 | 0 | 44 | 348,00 | 22 | 0 | 0,00 | 0 | 22 | 44 | 348,00 | 1.518 |
| | 40 | 0 | 442 | 2.954,00 | 278 | 8 | 104,00 | 0 | 278 | 448 | 3.058,00 | |
| FEBRERO | 20 | 0 | 33 | 174,00 | 44 | 0 | 0,00 | 0 | 44 | 33 | 174,00 | 2.387 |
| | 40 | 0 | 588 | 3.902,00 | 588 | 11 | 173,00 | 0 | 588 | 589 | 4.075,00 | |
| MARZO | 20 | 0 | 24 | 103,00 | 24 | 0 | 0,00 | 0 | 24 | 24 | 103,00 | 1.468 |
| | 40 | 0 | 327 | 3.055,00 | 379 | 4 | 49,00 | 0 | 379 | 331 | 3.104,00 | |
| ABRIL | 20 | 0 | 32 | 198,00 | 19 | 0 | 0,00 | 0 | 19 | 32 | 198,00 | 1.835 |
| | 40 | 0 | 485 | 4.103,00 | 402 | 5 | 82,00 | 0 | 402 | 490 | 4.185,00 | |
| MAYO | 20 | 0 | 38 | 320,00 | 31 | 0 | 0,00 | 0 | 31 | 38 | 320,00 | 2.409 |
| | 40 | 0 | 609 | 5.985,00 | 553 | 8 | 130,00 | 0 | 553 | 617 | 6.115,00 | |
| JUNIO | 20 | 0 | 23 | 127,00 | 2 | 0 | 0,00 | 0 | 2 | 23 | 127,00 | 1.577 |
| | 40 | 0 | 336 | 2.343,00 | 438 | 4 | 68,00 | 0 | 438 | 340 | 2.411,00 | |
| JULIO | 20 | 0 | 24 | 83,00 | 24 | 0 | 0,00 | 0 | 24 | 24 | 83,00 | 1.642 |
| | 40 | 0 | 407 | 2.852,00 | 388 | 2 | 41,00 | 0 | 388 | 409 | 2.893,00 | |
| AGOSTO | 20 | 0 | 44 | 420,00 | 11 | 0 | 0,00 | 0 | 11 | 44 | 420,00 | 895 |
| | 40 | 0 | 280 | 1.772,00 | 140 | 0 | 0,00 | 0 | 140 | 280 | 1.772,00 | |
| SEPTIEMBRE | 20 | 0 | 26 | 168,00 | 42 | 0 | 0,00 | 0 | 42 | 26 | 168,00 | 1.332 |
| | 40 | 0 | 454 | 2.912,00 | 172 | 8 | 98,00 | 0 | 172 | 480 | 3.010,00 | |
| OCTUBRE | 20 | 0 | 38 | 154,00 | 23 | 0 | 0,00 | 0 | 23 | 38 | 154,00 | 1.771 |
| | 40 | 0 | 428 | 2.854,00 | 417 | 10 | 182,00 | 0 | 417 | 438 | 3.036,00 | |
| NOVIEMBRE | 20 | 0 | 18 | 83,00 | 27 | 0 | 0,00 | 0 | 27 | 18 | 83,00 | 1.237 |
| | 40 | 0 | 276 | 1.913,00 | 311 | 10 | 163,00 | 0 | 311 | 288 | 2.076,00 | |
| DICIEMBRE | 20 | 0 | 28 | 75,00 | 11 | 0 | 0,00 | 0 | 11 | 28 | 75,00 | 927 |
| | 40 | 0 | 340 | 2.171,00 | 94 | 10 | 189,00 | 0 | 94 | 350 | 2.380,00 | |
| TOTAL | 20 | 0 | 370 | 2.211,00 | 280 | 0 | 0,00 | 0 | 280 | 370 | 2.211,00 | 18.998 |
| | 40 | 0 | 4942 | 36.816,00 | 4156 | 76 | 1.279,00 | 0 | 4156 | 5018 | 38.095,00 | |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2020)

Ilustración 17 Cuadro comparativo de participación en el mercado por operador en carga general y contenerizada 2013 - 2017

Fuente: MTOP – estadísticas portuarias 2013 – 2017

Se puede visualizar que APE, Autoridad Portuaria de Esmeraldas, es el ente administrador del Puerto Comercial de Esmeraldas, es una empresa estatal, actualmente es el único administrado por el estado, observamos cómo ha ido bajando su participación en el mercado nacional, fue de 4,12% en 2013, al 1,11% al 2017, es decir una tendencia a la baja.

la 13. Histórico de participación en el mercado por operador económico de Carga General y Contenerizada. (% sobre el total de TM movilizadas)

3.2.

| Operador | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| CONTECON | 59,70 | 56,10 | 55,29 | 60,84 | 38,27 |
| INARPI | 13,69 | 14,85 | 12,53 | 8,70 | 28,14 |
| NAPORTEC | 7,20 | 7,35 | 8,52 | 10,47 | 12,42 |
| YILPORTECU | 11,19 | 11,17 | 12,51 | 10,23 | 9,50 |
| FERTISA | 1,17 | 3,53 | 5,56 | 5,63 | 7,20 |
| ANDIPUERTO | 2,36 | 2,52 | 2,40 | 2,12 | 2,76 |
| APE | 4,12 | 3,75 | 2,93 | 1,66 | 1,11 |
| TPM | 0,57 | 0,73 | 0,25 | 0,34 | 0,60 |
| Total general | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Fuente: MTOP – Estadísticas portuarias 2013 – 2017

Elaboración: Dirección Nacional de Información Técnica y Estudios Estratégicos

Análisis comparativo de los tarifarios y tiempo dentro del Puerto Comercial de Esmeraldas (APE) y Puerto Comercial de Guayaquil (CONTECON).

- **Tarifario del Puerto Comercial de Esmeraldas (Autoridad Portuaria de Esmeraldas)**

Resulta necesario analizar también los factores como el conocimiento sobre las tarifas de los servicios que brinda el Puerto Comercial de Esmeraldas, donde se podrá analizar los costos en comparación del Puerto Comercial de Guayaquil administrado por Contecon.

Ilustración 17 Tarifario de APE 2020

AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS

| Nomenclatura | Servicio | Tarifas | Unidad | Observaciones |
|----------------------------------|--|---------|---------------------------|--|
| I. TARIFAS GENERALES 2020 | | | | |
| I.1. | USO DE FACILIDADES DE ACCESO POR LAS NAVES | | | |
| I.1.1 | Uso de canal de acceso | \$0,19 | TRB ó TB | Tonelada de Registro Bruto o Tonelaje Bruto |
| I.1.2. | Embarcaciones para uso de los Prácticos | \$25,58 | Por maniobra | |
| I.2. | USO DE MUELLE POR LAS NAVES | | | |
| I.2.1. | Muelle Internacional 1 y 2 | \$0,64 | M. Eslora/Hora o Fracción | |
| I.2.2. | Muelle de Servicios | \$0,26 | M. Eslora/Día o Fracción | Naves inferiores a 80 Metros Eslora |
| I.2.3. | Abarloadas o Perpendiculares a Muelle internacional 1 y 2 | 65% | De Item I.2.1 ó I.2.2 | |
| I.3. | USO DE FONDEADEROS POR LAS NAVES | | | |
| I.3.1 | Naves en operaciones comerciales | \$2,17 | M. Eslora/Día o Fracción | |
| I.3.2. | Naves en operaciones no comerciales | \$1,28 | M. Eslora/Día o Fracción | |
| I.4. | USO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS POR LAS CARGAS | | | |
| I.4.1. | CARGA EMBARCADA | | | |
| I.4.1.1. | Carga General Embarcada | \$3,84 | TM | |
| I.4.1.2. | Carga General Tipo Proyecto Embarcada | \$4,80 | TM | Se considera carga de proyecto la que sea extradimensionada o extrapresada |
| I.4.1.3. | Vehículos Embarcados | \$3,73 | TM | |
| I.4.1.4. | Graneles Sólidos Embarcados | \$3,15 | TM | |
| I.4.1.5. | Graneles Líquidos Embarcados | \$3,15 | TM | |
| I.4.1.6. | Contenedores llenos | \$26,64 | UNIDAD | |
| I.4.1.7. | Contenedores Vacíos | \$17,05 | UNIDAD | |
| I.4.2. | CARGA DESEMBARCADA | | | |
| I.4.2.1. | Carga General | \$3,84 | TM o M3 | Lo que sea mayor |
| I.4.2.2 | Carga General Tipo Proyecto | \$4,80 | TM o M3 | Lo que sea mayor |
| I.4.2.3 | Vehículos | \$3,73 | TM o M3 | Lo que sea mayor |
| I.4.2.4 | Graneles Sólidos | \$3,20 | TM | |
| I.4.2.5 | Graneles Líquidos | \$3,20 | TM | |
| I.4.2.6 | Contenedores llenos | \$37,30 | UNIDAD | |
| I.4.2.7 | Contenedores Vacíos | \$17,05 | UNIDAD | |
| I.4.3 | CARGA PELIGROSA | | | |
| I.4.3.1. | EMBARCADA | | | |
| I.4.3.1. | Recargo Carga General | | Recargo sobre I.4.1.1 | Recargo de 100% de I.4.1.1 si no está declarada |
| I.4.3.1.2 | Recargo Carga General Tipo Proyecto | | Recargo sobre I.4.1.2 | Recargo de 100% de I.4.1.2 si no está declarada |
| I.4.3.1.3 | Recargo Vehículos | | Recargo sobre I.4.1.3 | Recargo de 100% de I.4.1.3 si no está declarada |
| I.4.3.1.4 | Recargo Graneles Sólido | | Recargo sobre I.4.1.4 | Recargo de 100% de I.4.1.4 si no está declarada |
| I.4.3.1.5 | Recargo Graneles Líquidos | | Recargo sobre I.4.1.5 | Recargo de 100% de I.4.1.5 si no está declarada |
| I.4.3.1.6 | Recargo Contenedores llenos | | Recargo sobre I.4.1.6 | Recargo de 100% de I.4.1.6 si no está declarada |
| I.4.3.1.7 | Recargo Contenedores Vacíos | | Recargo sobre I.4.1.7 | Recargo de 100% de I.4.1.7 si no está declarada |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2020)

Ilustración 18 Tarifario APE 2020

| | | | | | |
|------------|-----------------|-------------------------------------|---------|-----------------------|---|
| | I.4.3.2 | DESEMBARCADA | | | |
| | I.4.3.2.1 | Recargo Carga General | | Recargo sobre I.4.2.1 | Recargo de 100% de I.4.2.1 si no está declarada |
| | I.4.3.2.2 | Recargo Carga General Tipo Proyecto | | Recargo sobre I.4.2.2 | Recargo de 100% de I.4.2.2 si no está declarada |
| | I.4.3.2.3 | Recargo Vehículos | | Recargo sobre I.4.2.3 | Recargo de 100% de I.4.2.3 si no está declarada |
| | I.4.3.2.4 | Recargo Graneles Sólidos | | Recargo sobre I.4.2.4 | Recargo de 100% de I.4.2.4 si no está declarada |
| | I.4.3.2.5 | Recargo Graneles Líquidos | | Recargo sobre I.4.2.5 | Recargo de 100% de I.4.2.5 si no está declarada |
| | I.4.3.2.6 | Recargo Contenedores llenos | | Recargo sobre I.4.2.6 | Recargo de 100% de I.4.2.6 si no está declarada |
| | I.4.3.2.7 | Recargo Contenedores vacíos | | Recargo sobre I.4.2.7 | Recargo de 100% de I.4.2.7 si no está declarada |
| | I.4.4. | CARGA EN TRASBORDO | | | |
| | I.4.4.1 | Carga General | \$6,40 | TM o M3 | Lo que sea mayor, las dos operaciones |
| | I.4.4.2 | Carga General Tipo Proyecto | \$8,52 | TM o M3 | Lo que sea mayor, las dos operaciones |
| | I.4.4.3 | Vehículos | \$6,40 | TM o M3 | Lo que sea mayor, las dos operaciones |
| | I.4.4.4 | Contenedores Llenos | \$53,28 | UNIDAD | Las 2 operaciones |
| | I.4.4.5 | Contenedores Vacíos | \$34,10 | TEU o FEU | Las 2 operaciones |
| | I.4.5. | CARGA EN TRANSITO | | | |
| | I.4.5.1 | EMBARCADA | | | |
| | I.4.5.1.1 | Carga General | | | Las tarifas serán de acuerdo a los niveles tarifarios de carga embarcada |
| | I.4.5.1.2 | Carga General Tipo Proyecto | | | |
| | I.4.5.1.3 | Vehículos embarcados | | | |
| | I.4.5.1.4 | Graneles Sólidos embarcados | | | |
| | I.4.5.1.5 | Graneles Líquidos embarcados | | | |
| | I.4.5.1.6 | Contenedores Llenos | | | |
| | I.4.5.1.7 | Contenedores Vacíos | | | |
| | I.4.5.2 | DESEMBARCADA | | | |
| | I.4.5.2.1 | Carga General | | | Las tarifas serán de acuerdo a los niveles tarifarios de carga desembarcada |
| | I.4.5.2.2 | Carga General Tipo Proyecto | | | |
| | I.4.5.2.3 | Vehículos | | | |
| | I.4.5.2.4 | Graneles Sólidos | | | |
| | I.4.5.2.5 | Graneles Líquidos | | | |
| | I.4.5.2.6 | Contenedores Llenos | | | |
| | I.4.5.2.7 | Contenedores Vacíos | | | |
| I.5 | RESTIBA | | | | |
| | I.5.1. | VIA MUELLE | | | |
| | I.5.1.1. | CARGA GENERAL | | | |
| | I.5.1.1.1. | Carga general | \$3,20 | TM | |
| | I.5.1.1.2 | Carga General Tipo Proyecto | \$5,33 | TM | Se considera carga de proyecto la que sea extradimensionada o extrapasadada |
| | I.5.1.2 | VEHÍCULOS | | | |
| | I.5.1.2.1 | Vehículos | \$2,67 | TM | |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2020)

Ilustración 19 Tarifario de APE 2020

| | | | | |
|--------------------------------|--|----------|-------------------|---|
| I.5.1.3 | CONTENEDORES | | | |
| I.5.1.3.1 | Contenedores Llenos | \$26,64 | TEU O FEU | |
| I.5.1.3.2 | Contenedores Vacíos | \$15,99 | TEU O FEU | |
| I.6 | PASAJEROS | | | |
| I.6.1 | Tarifa Única por Pasajeros desembarcado | \$3,84 | Por pasajero | Por pasajero desembarcado |
| I.6.2 | Tarifa Única para vehículos de pasajeros | \$5,33 | Por vehículo | |
| I.7 | MOVIMIENTO HORIZONTAL DE CARGA (ENTRE PATIOS) | | | |
| I.7.1.1 | Carga General | \$1,92 | 3TM o M | Lo que sea mayor en los manifiestos de carga |
| I.7.1.2 | Carga de Proyecto | \$5,33 | 3TM o M | Lo que sea mayor en los manifiestos de carga |
| I.7.1.3 | Tubería Normal | \$1,92 | 3TM o M | Lo que sea mayor en los manifiestos de carga |
| I.7.1.4 | Tubería Revestida | \$5,75 | TM o M3 | Lo que sea mayor en los manifiestos de carga |
| I.7.1.5 | Vehículos livianos o pesados | \$3,73 | Por unidad | Se considera el suministro del conductor |
| I.7.1.6 | Varilla de Acero | \$3,84 | 3TM o M | Lo que sea mayor en los manifiestos de carga |
| I.7.1.7 | Contenedores llenos y/o vacíos | \$21,31 | TEU o FEU | Implica solo un movimiento (ida o vuelta) |
| I.7.1.8 | Equipo genset (Movimiento horizontal) | \$10,65 | Por unidad | |
| II. TARIFAS ESPECIFICAS | | | | |
| II.1. | REMOLCADORES | | | |
| II.1.1. | Uso de facilidades por remolcador | \$230,18 | Por cada maniobra | |
| II.2 | PRACTICAJE | | | |
| II.2.1 | Uso de facilidades por Prácticos | \$230,18 | Por cada maniobra | |
| II.3 | USO DE ZONAS DE ALMACENAMIENTO | | | |
| II.3.1 | CARGA GENERAL | | | |
| II.3.1.1 | PATIOS | | | |
| II.3.1.1.1 | Almacenaje Abierto | \$0,26 | TM o M3 Día | Lo que sea mayor, 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% de recargo |
| II.3.1.1.2 | Almacenaje Abierto permanente por M2 (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$0,10 | M2/Día | Mínimo de 15 días, incluye 6 días libres |
| II.3.1.1.3 | Almacenaje Abierto permanente por M2 (Pacios sin asfaltar) | \$0,07 | M2/Día | Mínimo de 15 días, incluye 6 días libres |
| II.3.1.2 | BODEGAS | | | |
| II.3.1.2.1 | Almacenaje Cerrado | \$0,27 | TM o M3 Día | Lo que sea mayor, 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% de recargo |
| II.3.1.2.2 | Almacenaje Cerrado permanente | \$0,34 | M2/Día | Mínimo de 15 días |
| II.3.2 | VEHÍCULOS | | | |
| II.3.2.1 | Almacenaje Vehículos livianos con peso menor a 3 toneladas | \$2,55 | Unidad /Día | 6 días libres |
| II.3.2.2 | Almacenaje Vehículos pesados con peso igual o superior a 3 toneladas | \$6,40 | Unidad /Día | 6 días libres |
| II.3.2.3 | Almacenaje Maquinarias y Equipos especiales | \$0,26 | TM o M3/Día | Lo que sea mayor; 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% |
| II.3.2.4 | Almacenaje Vehículos de Exportación | \$1,62 | Unidad /Día | 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2020)

Ilustración 20 Tarifario de APE 2020

| II.3.3 ÁREAS DESTINADAS PARA GRANELES SÓLIDOS | | | | |
|--|---|----------|--|---|
| II.3.3.1 | Almacenaje Abierto permanente para Exportación (Pacios sin asfaltar) | \$0,03 | M2/Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado un mes |
| II.3.3.2 | Almacenaje abierto permanente para Importación (Pacios sin asfaltar) | \$0,06 | M2/Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado un mes |
| II.3.3.3 | Almacenaje Abierto permanente para Exportación (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$0,05 | M2/Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado un mes |
| II.3.3.4 | Almacenaje Abierto permanente para Importación (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$0,07 | M2/Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado un mes |
| II.3.3.5 | Almacenaje Bodega Cerrada de uso continuo | \$0,26 | M2/Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado un mes |
| II.3.4 CONTENEDORES | | | | |
| II.3.4.1 | Contenedores llenos de Impo. | \$2,67 | X Teu / Día | 1 - 10 días (5 DÍAS LIBRES) |
| II.3.4.2 | Contenedores llenos de Impo. | \$3,73 | X Teu / Día | 11-20 días |
| II.3.4.3 | Contenedores llenos de Impo. | \$4,80 | X Teu / Día | 21 días en adelante |
| II.3.4.4 | Contenedores llenos de Expo. | \$2,13 | X Teu / Día | 10 días libres, a partir de 11-20 días |
| II.3.4.5 | Contenedores llenos de Expo. | \$3,20 | X Teu / Día | 21 días en adelante |
| II.3.4.6 | Contenedores Vacíos | \$2,13 | Por contenedor / Día | 1 - 10 días (5 DÍAS LIBRES) |
| II.3.4.7 | Contenedores Vacíos | \$4,27 | Por contenedor / Día | 11 en adelante |
| II.3.5 CARGA PELIGROSA | | | | |
| II.3.5.1 | Recargo almacenamiento de carga peligrosa | 50% | TM o M ³ día, M ² , M ² /día, X Teu/Día, Unidad/Día, por contenedor/día | De las tarifas establecidas en almacenamiento de patios o bodegas, según el caso. |
| II.4 RECEPCIÓN Y/O DESPACHO | | | | |
| II.4.1.1 | Carga General | \$1,28 | TM | |
| II.4.1.2 | Tubería revestida | \$6,92 | TM | |
| II.4.1.3 | Varilla de acero | \$2,13 | TM | |
| II.4.1.4 | Vehículos | \$5,33 | Por unidad | |
| II.4.1.5 | Contenedores llenos y/o vacíos | \$37,30 | Por unidad | |
| II.5 OTROS SERVICIOS | | | | |
| II.5.1 PESAJE | | | | |
| II.5.1.1 | Carga General | \$0,19 | TM | |
| II.5.1.2 | Vehículos | \$0,19 | TM | |
| II.5.1.3 | Contenedor | \$31,96 | Unidad | Emisión de certificado de peso |
| II.5.1.4 | Graneles Líquidos o Sólidos | \$0,19 | TM | |
| II.5.2 OTROS SERVICIOS A LA CARGA | | | | |
| II.5.2.1 | Clasificar productos de acero | \$1,92 | TM | |
| II.5.2.2 | Conexión-Desconexión de baterías vehículos | \$0,64 | Por unidad | Solicitud del servicio con 24 horas de anticipación |
| II.5.2.3 | Lavado de contenedores | \$6,40 | Por Teu | |
| II.5.2.4 | Sellos de Seguridad para contenedores | \$10,65 | Unidad | |
| II.5.2.5 | Traslado del contenedor a los patios exteriores de APE y montacarga | \$242,97 | Por contenedor | Tiempo Máximo de Operación 3 horas de montacarga, Solicitud del servicio con 12 horas de anticipación |
| II.5.2.6 | Uso de instalaciones para llenado o vaciado de contenedores en patios exteriores de APE | \$76,73 | Por contenedor/día | |
| II.5.2.7 | Traslado de contenedor y suministro de montacarga para operaciones de consolidación, desconsolidación, inspecciones de calidad, avalúos o aduaneras | \$127,88 | Por contenedor | Tiempo Máximo de Operación 3 horas de montacarga |
| II.6 VARIOS | | | | |
| II.6.1 | Ingreso Equipo Especial (Camas bajas y/o otros) | \$127,88 | Unidad | |
| II.6.2 | Estadía por cama baja | \$12,79 | Día/unidad | |
| II.6.3 | Suministro de energía eléctrica | \$0,21 | Kwh/Hora/Fracción | Por kwh por hora suministrada, no incluye impuesto de ley |
| II.6.4 | Suministro de agua potable | \$3,32 | Por M3 | |
| II.6.5 | Facturación mínima | \$6,40 | Por factura emitida | Servicios prestados inferiores a los \$ 6 incluido el iva, cancelarán como facturación mínima |
| Nota: Los valores en este tarifario no incluyen IVA | | | | |

Fuente: (dpto. de estadísticas APE, 2020)

○ Tarifario del Puerto Comercial de Guayaquil (Contecon Guayaquil)

Ilustración 21 Tarifario de Contecon 2020



| TARIFAS GENERALES 2020 | | | | |
|------------------------|--|----------------|--------|--------------------|
| Codigo | Servicios Basicos | Unidad | Tarifa | Detalle |
| TMN | Uso Muelle x Nave | \$ (M/L/Hr) | 1.36 | |
| TTC | Transferencia Contenedores Llenos (Ship to Gate) | \$ (Box) | 204.04 | |
| REE | Reestiba de Contenedores | \$ (Box) | 88.58 | |
| CFS | Consolidacion / Desconsolidacion (Contenedores) | \$ (Teu) | 136.28 | |
| CFS | Consolidacion de Contenedores (Servicios al Exportador)* | \$ (Teu) | 148.21 | |
| TTG | Transferencia Carga General (Ship to Gate) (4) | \$ (Ton) | 6.81 | |
| TTB | Transferencia Carga de Banano (Gate to Ship)* | \$ (Ton) | 7.41 | |
| TTV | Transferencia Contenedores Vacios | \$ (Box) | 136.28 | |
| TPE | Pesaje Vehiculos | \$ (Veh) | 13.63 | |
| TAC | Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2) | \$ (Teu/dia) | 3.41 | Hasta 10 dias |
| TAC | Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2) | \$ (Teu/dia) | 4.09 | 11 - 20 dias |
| TAC | Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2) | \$ (Teu/dia) | 5.45 | Mas de 20 dias |
| AG1 | Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2) | \$ (Ton/dia) | 0.27 | Hasta 10 dias |
| AG1 | Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2) | \$ (Ton/dia) | 0.41 | 11 - 20 dias |
| AG1 | Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2) | \$ (Ton/dia) | 0.55 | Mas de 20 dias |
| AG2 | Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2) | \$ (Ton/dia) | 0.41 | Hasta 10 dias |
| AG2 | Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2) | \$ (Ton/dia) | 0.61 | 11 - 20 dias |
| AG2 | Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2) | \$ (Ton/dia) | 0.82 | Mas de 20 dias |
| AG3 | Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2) | \$ (Ton/dia) | 0.55 | Hasta 10 dias |
| AG3 | Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2) | \$ (Ton/dia) | 0.82 | 11 - 20 dias |
| AG3 | Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2) | \$ (Ton/dia) | 1.09 | Mas de 20 dias |
| TRF | Conexión y Energia (Cntrs Refrigerados) | \$ (Box/Hora) | 4.34 | |
| TRF | Conexión y Energia (Servicios al Exportador) | \$ (Box/Hora) | 3.85 | |
| AFC | Operac. Aforo/Inspeccion de Cntrs | \$ (Box) | 117.73 | |
| AFC | Operac. Aforo/Inspeccion de Cntrs (Servicios al Exportador)* | \$ (Box) | 120.56 | |
| AFG | Operac. Aforo/Inspeccion (Carga General NO contenerizada) | \$ (Ton) | 1.64 | |
| TPC | Porteo de Cntrs (3) | \$ (Box) | 54.94 | |
| TPC | Porteo de Cntrs (Servicios al Exportador) | \$ (Box) | 46.88 | |
| TPG | Porteo de Carga General (3) (4) | \$ (Ton) | 2.04 | |
| RDC | Recepcion/Despacho de Cntrs (*) | \$ (Box) | 47.09 | |
| RDC | Recepcion de Cntrs (Servicios al Exportador) | \$ (Box) | 40.19 | |
| RDG | Recepcion/Despacho de Carga General (3) | \$ (Ton) | 2.04 | |
| TMR | Uso de Facilidades por Remolcadores | \$ (Operación) | 68.14 | atraque/desatraque |

Fuente: Contecon Guayaquil

Ilustración 22 Tarifario de Contecon 2020



| TARIFAS GENERALES 2020 | | | | | | |
|------------------------|---------|--------|---|------------------|----------|-----------------------|
| Codigo | | | Servicio Especiales | Unidad | Tarifa | Detalle |
| Type | Subcodi | | | | | |
| ST | C | 0001-0 | Transferencia de Contenedores Llenos (Ship to Yard) | \$ (Box) | 156.96 | |
| ST | C | 0002-0 | Transferencia de Contenedores Vacios (Ship to Yard) | \$ (Box) | 95.40 | |
| ST | C | 0003-0 | Transferencia de Contenedores de Transbordo | \$ (Box) | 122.66 | |
| ST | G | 0001-0 | Transferencia de Carga General (Ship to Yard) | \$ (Ton) | 4.77 | |
| ST | G | 0002-0 | Transferencia de Carga General de Transbordo | \$ (Ton) | 6.81 | |
| ST | N | 0001-0 | Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Gate) | \$ (Ton/M3) | 10.22 | |
| ST | N | 0002-0 | Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Yard) | \$ (Ton/M3) | 6.13 | |
| ST | N | 0003-0 | Transferencia de Carga General No Convencional de Transbordo | \$ (Ton/M3) | 9.54 | |
| ST | P | 0001-0 | Embarque, Desembarque y Transito de Pasajeros | \$ (Persona) | 27.26 | |
| ST | V | 0001-0 | Transferencia de Vehiculos de buques carreros (RO/RO)-Ship to Yard o Yard to Ship | \$ (Veh) | 27.26 | (menos 2 Tons/unidad) |
| ST | V | 0001-1 | Transferencia de Vehiculos de buques carreros (RO/RO)-Ship to Yard o Yard to Ship | \$ (Veh) | 40.89 | (mas 2 Tons/unidad) |
| ST | V | 0002-1 | Reestiba de Vehiculos de buques carreros (RO/RO) | \$ (Veh) | 40.89 | |
| ST | G | 0003-0 | Reestiba de Carga Suelta en Bodega* | \$ (Ton) | 5.95 | |
| ST | G | 0004-0 | Reestiba de Carga Suelta via Muelle* | \$ (Ton) | 13.57 | |
| SS | C | 0001-0 | Almacenaje Contenedores Transbordo | \$ (Teu/dia) | 3.41 | |
| SS | C | 0001-0 | Almacenaje de Contenedores Vacios | \$ (Teu/dia) | 3.41 | Hasta 10 dias |
| SS | C | 0001-1 | Almacenaje de Contenedores Vacios | \$ (Teu/dia) | 4.09 | 11 - 20 dias |
| SS | C | 0001-2 | Almacenaje de Contenedores Vacios | \$ (Teu/dia) | 5.45 | Mas de 20 dias |
| SS | C | 0002-0 | Uso de Batea de emergencia | \$ (Dia) | 1,362.84 | |
| SS | C | 0002-1 | Uso de Batea de emergencia Carga IMO | \$ (Dia) | 4,088.52 | |
| SS | N | 0001-0 | Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2) | \$ (M3/dia) | 0.27 | Hasta 10 dias |
| SS | N | 0001-1 | Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2) | \$ (M3/dia) | 0.41 | 11 - 20 dias |
| SS | N | 0001-2 | Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2) | \$ (M3/dia) | 0.55 | Mas de 20 dias |
| SS | N | 0002-0 | Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2) | \$ (M3/dia) | 0.41 | Hasta 10 dias |
| SS | N | 0002-1 | Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2) | \$ (M3/dia) | 0.61 | 11 - 20 dias |
| SS | N | 0002-3 | Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2) | \$ (M3/dia) | 0.82 | Mas de 20 dias |
| SS | N | 0003-0 | Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2) | \$ (M3/dia) | 0.55 | Hasta 10 dias |
| SS | N | 0003-1 | Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2) | \$ (M3/dia) | 0.82 | 11 - 20 dias |
| SS | N | 0003-2 | Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2) | \$ (M3/dia) | 1.09 | Mas de 20 dias |
| SS | V | 0001-0 | Almacenaje Vehiculos | \$ (unidad/dia) | 4.77 | (menos 2 Tons/unidad) |
| SS | V | 0002-0 | Almacenaje Vehiculos | \$ (unidad/dia) | 8.18 | (mas 2 Tons/unidad) |
| SR | O | 0001-0 | Servicio de utilerias varios | \$ (Unidad) | 681.42 | |
| SR | O | 0002-0 | Servicio de Provision de Personal | \$ (Hora/Hombre) | 13.63 | |

Fuente: Contecon Guayaquil


Ilustración 23 Tarifario de Contecon 2020



| TARIFAS GENERALES 2020 | | | | | | |
|------------------------|-----------|---------------------|---|-------------------|-----------|-----------------------|
| Codigo | | Servicio Especiales | Unidad | Tarifa | Detalle | |
| Type | Subcodigo | | | | | |
| SR | O | 0002-1 | Servicio de Provision de Personal (Tecnico) | \$(Hora/Hombre) | 27.26 | |
| SR | O | 0003-0 | Provision de equipo | \$(Hora) | 953.99 | MHC |
| SR | O | 0003-1 | Provision de equipo | \$(Hora) | 115.84 | (13 - 30 Tons) |
| SR | O | 0003-2 | Provision de equipo* | \$(Hora) | 25.42 | (hasta 3 Tons) |
| SR | O | 0003-3 | Provision de equipo* | \$(Hora) | 42.38 | (6 Tons) |
| SR | O | 0003-4 | Provision de equipo* | \$(Hora) | 59.33 | (10 - 12 Tons) |
| SR | O | 0004-0 | Conexion a la red de agua | \$(Operacion) | 136.28 | |
| SR | O | 0004-1 | Suministro de agua | \$(Ton) | 3.41 | |
| SR | O | 0008-0 | Provision de materiales | \$(Unidad) | 681.42 | |
| SP | O | 0001-0 | Uso de infraestructura para vehiculos terrestres de abastecimiento a naves | \$(Vehiculos) | 27.26 | |
| SO | C | 0001-0 | Conexion/desconexion Contenedores Reefer a Bordo de la Nave | \$(Box) | 6.81 | |
| SO | C | 0002-0 | Pre-enfriado (Contenedores Refrigerados) | \$(Box/Hora) | 4.09 | |
| SO | C | 0003-0 | Limpieza de contenedor | \$(Unidad) | 27.26 | |
| SO | C | 0004-0 | Conexion/desconexion de unidad a clip on o genset | \$(Unidad) | 20.44 | |
| SO | C | 0005-1 | Desinfeccion Automatica de Cntrs | \$(Box) | 6.36 | |
| SO | C | 0006-0 | Certificacion VGM | \$(Box) | 5.00 | |
| SO | O | 0001-0 | Planificacion para operaciones de proyecto | \$(Proyecto) | 13,628.40 | |
| SO | O | 0002-0 | Servicio de Paletizaje | \$(Pallet) | 20.44 | |
| SO | O | 0003-0 | Amarra y Desamarra a Medios de Transporte Terrestre | \$(Unidad) | 20.44 | |
| SO | O | 0004-0 | Otorgamiento de certificados y/o copias | \$(Documento) | 13.63 | |
| SI | C | 0001-0 | Colocacion Sello | \$(Sello) | 3.41 | |
| SI | C | 0002-0 | Etiquetado/Desetiquetado Contenedores/Carga IMO (no incluye material) | \$(Operacion) | 13.63 | |
| SI | C | 0003-0 | Provision y Colocacion Sello | \$(Sello) | 10.90 | |
| SI | C | 0004-0 | PTI Inspeccion Contenedores Refrigerados | \$(Unidad) | 54.51 | |
| SI | C | 0005-0 | Colocacion/Retiro de Cerrojos Electronicos | \$(Cerrojo) | 27.26 | |
| SI | C | 0006-0 | Servicio de Testeo de Carga para Gruas de Buque | \$(Operacion) | 520.24 | |
| SI | N | 0001-0 | Operac. Aforo/Inspeccion Carga General No Convencional | \$(Ton/M3) | 1.64 | |
| SI | O | 0002-0 | Medicion de bultos | \$(Unidad) | 6.81 | |
| SI | O | 0003-0 | Clasificación | \$(Unidad/Ton/M3) | 2.73 | |
| SI | V | 0001-0 | Operac. Aforo/Inspeccion Vehiculos | \$(Unidad) | 2.73 | |
| SI | V | 0002-0 | Inventario de vehiculos | \$(Unidad) | 13.63 | |
| SH | C | 0001-0 | Manipuleo Contenedores en Terminal | \$(Box) | 34.07 | |
| SH | N | 0001-0 | Recepcion/Despacho de Carga General No Convencional | \$(Ton/M3) | 4.09 | |
| SH | O | 0001-0 | Manipuleo Pontones / Tapa de Bodega | \$(Unidad) | 136.28 | |
| SO | O | 0005-0 | Traslado de unidades | \$(unidad/ton/m3) | 681.42 | |
| SH | V | 0001-0 | Recepcion/Despacho de Vehiculos provenientes/destinados a buques carreros (RO/RO) | \$(Veh) | 27.26 | (menos 2 Tons/unidad) |
| SH | V | 0001-1 | Recepcion/Despacho de Vehiculos provenientes/destinados a buques carreros (RO/RO) | \$(Veh) | 40.89 | (mas 2 Tons/unidad) |

Fuente: Contecon Guayaquil

Ilustración 24 Tarifario de Contecon 2020

|  | | | | | | |
|---|----------|--------|--|-------------|--------|----------------|
| TARIFAS GENERALES 2020 | | | | | | |
| Codigo | | | Servicio Especiales | Unidad | Tarifa | Detalle |
| Type | Subcodig | | | | | |
| SO | O | 0006-0 | Servicio de Despaletizaje | \$(Pallet) | 13.63 | |
| SP | C | 0006-0 | Fuera de Norma | | 20% | |
| SO | C | 0005-0 | Pesaje Contenedores | \$(Unidad) | 47.09 | |
| SO | O | 0007-0 | Pesaje Carga General | \$(Ton) | 6.13 | |
| SO | B | 0001-0 | Operac. Inspeccion (Banano) | \$(Ton) | 2.04 | |
| SO | B | 0002-0 | Porteo de Carga (Banano) | \$(Ton) | 2.04 | |
| SS | C | 0003-0 | Almacenaje de Cntrs en patios especiales | \$(Teu/dia) | 4.09 | Hasta 10 dias |
| SS | C | 0003-1 | Almacenaje de Cntrs en patios especiales | \$(Teu/dia) | 8.18 | 11 - 20 dias |
| SS | C | 0003-2 | Almacenaje de Cntrs en patios especiales | \$(Teu/dia) | 10.90 | Mas de 20 dias |
| SO | B | 0003-0 | Porteo Carga General No Convencional | \$(Ton/M3) | 2.04 | |
| SU | O | 0001-0 | Trincada de Carga General No Convencional | \$(Punto) | 340.71 | |
| ST | G | 0001-1 | Transferencia de Carga General (HOOK / HOOK) | \$(Ton) | 2.73 | |
| ST | G | 0001-2 | Transferencia de Carga General No Convencional (HOOK / HOOK) | \$(Ton/M3) | 4.09 | |
| SW | O | 0001-0 | Desconsolidacion de Furgones | \$(Unidad) | 231.68 | |
| SR | O | 0003-5 | Provision de equipo | \$(Hora) | 408.85 | DEMAG |
| SS | C | 0004-0 | Alquiler de Contenedores | \$(Box/dia) | 54.51 | |

Fuente: Contecon Guayaquil

COMPARATIVO DE TARIFAS DE APE Y CONTECON GUAYAQUIL 2020

Tabla 3 Comparativo de Tarifas de APE y CONTECOM 2020

| SERVICIOS BASICOS | APE | CONTECON | OBSERVACIONES |
|---------------------------------------|---|-------------------------------|--|
| Almacenaje de Contenedores vacíos | \$ 2.13 contenedor/día | \$ 3.41 Teu /día | A:1-10 días (5 días libres) C: hasta 10 días |
| Recepción/Despacho Carga General | \$ 1.28 TM | \$ 2.04 Ton | |
| Recepción/Despacho de Contenedores | \$ 37.30 * u | \$ 47.09 Box | |
| Uso de Muelle por Nave | \$ 0.64 internacional \$ 0.26 servicio | \$ 1.36 | A: M. Eslora/(H o D) Fracción C: M/L/Hr |
| Pesaje Vehículos | \$ 0.19 TM | \$ 13.63 | |
| Suministro de agua | \$ 3.32 * M3 | \$ 3.41 Ton | |
| Pesaje de Contenedor | \$ 31.96 u | \$ 47.09 u | |
| Pesaje de Carga G. | \$ 0.19 TM | \$ 6.13 Ton | |
| Reestiba de Contenedores | \$26,64 Teu o Feu \$15,66 Teu o Feu | \$88.58 Box | |
| Almacenamiento de Contenedores llenos | \$2,67 IMP \$2,13 EXP | \$3,41 Teuda Hasta 10 días | A:5 días libre IMP C:3días libres EXP 5días libres IMP |

| | | | |
|----------------------|-------------------------------|--------------|--|
| Almacenaje Vehículos | \$2,55 u/día 6 días libres | \$4,77 u/día | A: peso menor a 3 toneladas C: menor a 2 tn |
|----------------------|-------------------------------|--------------|--|

Elaborado por: Kristel Llerena

En esta tabla se puede visualizar algunos costos de los servicios que brindan el Puerto Comercial de Esmeraldas (APE) y Puerto Comercial de Guayaquil (Contecon), donde se nota la diferencia de los costos más bajos en su mayoría en sus servicios del Puerto Comercial de Esmeraldas.

Ilustración 25 Tiempo promedio del proceso de despacho de mercancías distrito Guayaquil

| Tiempo promedio de trámite en Aduana en el proceso de despacho de nacionalización de mercancías | Totales Planificación | Totales Cumplidos |
|---|-----------------------|-------------------|
| | 8.00 | 6.43 |

Fuente: SENAE 2019

Ilustración 26 Tiempo promedio de despacho de nacionalización de la mercancía a nivel general del país

| META POA | | INDICADOR DE LA META | RESULTADOS | |
|----------|--|--|----------------------|-------------------|
| N° Meta | Descripción | | Totales Planificados | Totales Cumplidos |
| 11 | Tiempo promedio total de despacho de nacionalización de mercancías | Promedio (fecha de salida del depósito temporal, fecha de llegada del medio de transporte) | 4.46 | 3.54 |

Fuente: SEANE 2019

Tabla 4 Cuadro comparativo de tarifas portuarias, flete y tiempo de viaje de contenedores de 20' y 40' entre APE y CONTECON

Un contenedor llega en un buque Panamax siendo un cálculo hipotético con 150 metros eslora pesa 55 000 TRB, contenedor pesa 15 toneladas viene de China se queda 10 días en el puerto.

Ilustración 27 Buque Panamax



Fuente: Legiscomex

| Contenedor | Esmeraldas – Quito | | Guayaquil – Quito | |
|--|-----------------------------------|----------------|-------------------------|---------------|
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| COSTOS A LA NAVE | | 55 000 Peso B. | | 55 000 Peso B |
| Uso de canal de acceso | \$ 0,19 TRB o TB | \$ 10 450 | \$ 0, 18 | \$ 9 900 |
| Embarcaciones para uso de los Prácticos | \$ 25,58 Por maniobra | \$50, 56 | \$ 25, 58 | \$50, 56 |
| Uso de fondeadero por naves en operaciones comerciales | \$ 2,17 M. Eslora/Día o Fracción | \$ 3 255 | \$ 2,17 | \$ 3 255 |
| Uso de facilidades por remolcador | \$ 230,18 Por cada maniobra | \$ 460, 36 | \$ 68 .14 por operación | \$ 136, 28 |
| Uso de facilidades por Prácticos | \$ 230,18 Por cada maniobra | \$ 460, 36 | \$ 230 | \$ 230, 18 |
| Uso de Muelle Internacional 1 y 2 por las Naves | \$ 0,64 M. Eslora/Hora o Fracción | \$ 960 | \$ 1 .36 M/L/Hr | \$ 2 040 |

| | | \$ 15 636, 28 | | \$ 15 612, 02 | |
|---|--------------------------------|----------------------|--|--|--|
| COSTOS A LA CARGA | | 15 toneladas | | 15 toneladas | |
| Recepción y/o Despacho contenedores llenos y/o vacíos | \$ 37,30 por unidad | \$ 556, 50 | | \$ 47,09 (Box) \$ 706, 35 | |
| Pesaje de contenedor | \$ 31,96 por unidad | \$ 479, 40 | | \$ 47, 09 por unidad \$ 706, 35 | |
| Almacenamiento de contenedores llenos de importación | \$ 2,67 X Teu / Día 1 -10 días | \$ 26, 7 | | \$ 3 .41 (Teu/día) Hasta 10 días \$ 34,1 | |
| Total | | \$ 1 062, 60 | | \$ 1 446, 80 | |
| F. Internacional | \$ 2 700 \$ 4 700 | | | \$ 2 500 \$ 4 500 | |
| Total | \$3 762,6 \$5 762,6 | | | \$3 946,8 \$5 946,8 | |
| DECLARACIÓN ADUANERA | | | | | |
| Aforo físico, cuadrilla y montacarga | \$ 117,73 | \$ 117,73 | | \$ 117,73 \$ 117,73 | |
| Flete terrestre nacional | | | | | |
| | \$ 450.00 \$ 500.00 | | | \$ 650.00 \$700. 00 | |
| Sellos de Seguridad para contenedores | \$ 10,65 por unidad | \$ 10, 65 | | \$ 10.90 por sello \$ 10,90 | |
| Agente aduanero | \$ 280, 00 más IVA | \$ 280 | | \$ 280, 00 más IVA \$ 280 | |
| Días libres | 5 días | | | 3 días | |
| Tiempo de viaje | 8 a 10 horas | | | 10 a 12 horas | |
| Total desde Costo a la cargas hasta ag. aduanero | \$4 620, 98 | \$6 670,98 | | \$5 005,43 \$7 055,43 | |
| Total de todo el ejercicio | \$20 257, 26 | \$22 307,26 | | \$20 617,45 \$22 667, 45 | |

Elaborado por: Kristel Llerena

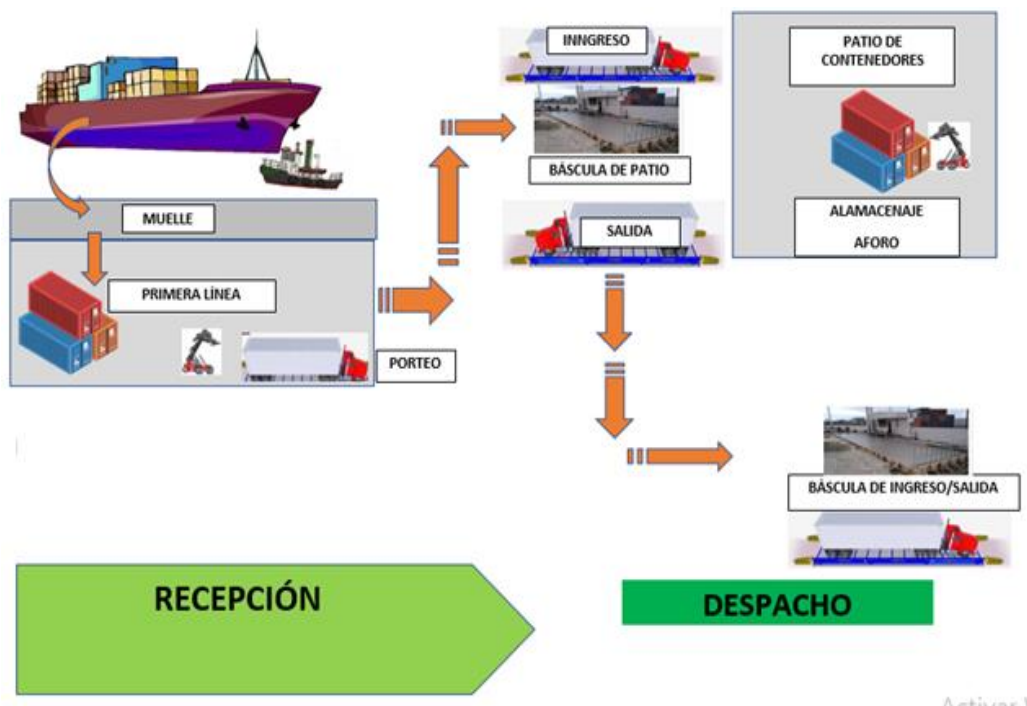
Al realizar la comparación entre los costos y el tiempo entre el Puerto Comercial de Esmeraldas y Contecon Guayaquil empleados para los procesos portuarios entre contenedores de 20' y 40' encontramos lo siguiente:

- En relación a los costos a la nave en Contecon Guayaquil **\$ 15 612, 02** tendría un valor menor que APE **\$ 15 636, 28**, sin embargo ciertos valores son menores en el puerto comercial de Esmeraldas.
- Los costos en relación a la carga en APE tendría valores menores siendo constatado en este ejercicio comparativo con un contenedor de 20' su costo sería de \$3 762,6 y 40' su costo sería de **\$5 762,6**, por otro lado en el puerto de

Contecon Guayaquil con un contenedor de 20' su costo sería de \$3 946,8 y 40' su costo sería de \$5 946,8, adicional las tarifas portuarias en general son menores en APE.

- Conforme a los valores estipulados y aproximados de costo a la carga más agente aduanero más fletes y sellos de seguridad cabe recalcar que costos son menores por el puerto comercial de Esmeraldas tanto en sus contenedores de 20' \$4 620,98 y 40' \$6 670,98, en cambio por el puerto de Contecon Guayaquil 20' \$5 005,43 y 40' \$7 055,43
- APE ofrece **5 días** libres para el pago de almacenamiento, en comparación a los **3 días** en Contecon Guayaquil. Sin embargo, en relación con el tiempo de proceso de despacho de carga en APE está en **1 a 2 días**, mientras en Contecon Guayaquil el tiempo es de **3 a 5 días** siempre dependerá del agente de aduana que realice el trámite para la nacionalización de la mercancía acompañados de otros factores.

Ilustración 28 Diagrama de llegada del buque hasta despacho de contenedor

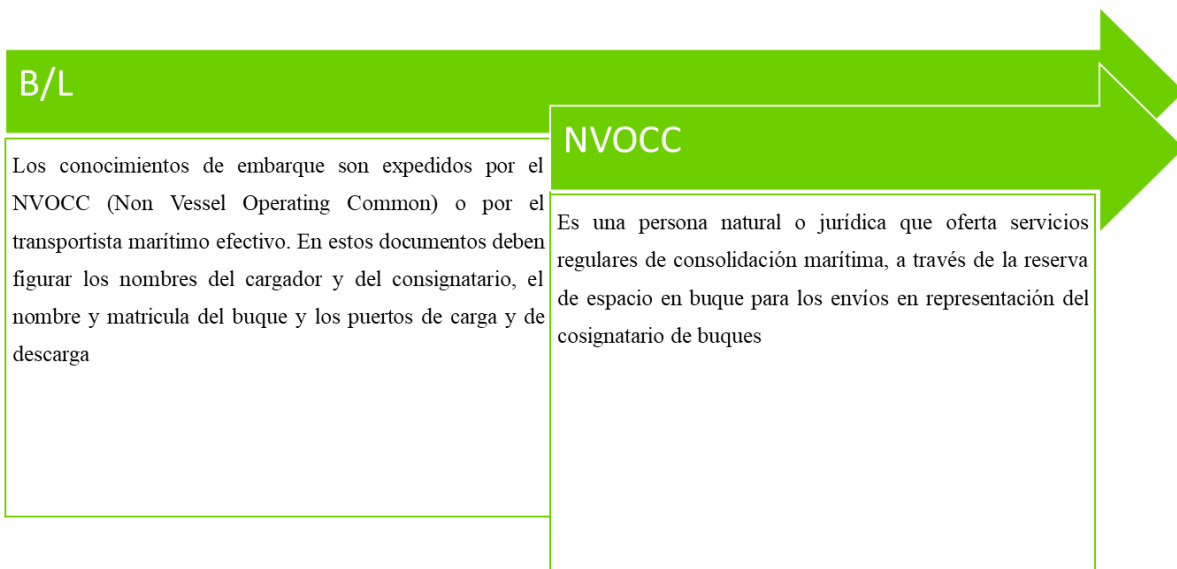


Elaborado: Kristel Llerena

Al hablar de operaciones de comercio exterior, necesariamente debemos completar los eslabones de la cadena logística, uno de ellos es el transporte, por distancias, costos y tipo de mercancía los más utilizados es el transporte marítimo, realizado por las líneas Navieras o Consolidadoras de Carga, conocidas con el término .NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) es una persona natural o jurídica que oferta servicios regulares de consolidación marítima, a través de la reserva de espacio en buque para los envíos en representación del consignatario de buques.

En gran parte, que la mercancía llegue a su destino correctamente es gracias a los Freight Forwarder o Agente de carga son la organización de transporte que se encarga de ofrecer servicios de logística internacional a clientes, exportadores o importadores, de manera personalizada y atendiendo a necesidades específicas. Básicamente se encargan de gestionar y coordinar todas las operaciones logísticas de transporte de las empresas que los contratan, siendo el intermediario entre la empresa y todos los servicios que ésta requiera para que la mercancía llegue a su destino correctamente. (Faena, 2020)

Ilustración 29 Definición de B/L, NVOCC



Conforme a la entrevista el tiempo de despacho en el puerto comercial de Esmeraldas esta entre 1 a 2 días y en Contecon Guayaquil el tiempo de despacho esta entre 3 a 5 días desde la China.

Ilustración 30 Diagrama del proceso de una Negociación



Elaborado: Kristel Llerena

3.3. Análisis de los factores de preferencias de los usuarios al momento de escoger un puerto

De acuerdo con la entrevista que se realizó al Mgt. Christian Mora sobre el tema de la situación del Puerto Comercial de Esmeraldas se pudo obtener la información al momento que él tomó el mando en el departamento de estadística en el año 2010. En ese entonces, no existía un departamento de control en la antigua administración 2004 -2009 tiempo de CPNM. En el 2010 el Puerto Comercial de Esmeraldas pasó a la administración de Autoridad Portuaria de Esmeraldas donde se pudo realizar el diálogo sobre las problemáticas que el puerto pasaba por ese momento.

Uno de los problemas que el Puerto Comercial de Esmeraldas ha tenido es la falta de la debida inversión para llegar a ser un puerto más atractivo, especialmente para garantizar mejores operaciones de embarcaciones. Esta situación aplaca el potencial que el puerto tiene con respecto al calado que es mejor que Guayaquil (11.5). La falta de inversión también ha impactado en la falta de un muelle reforzado que pueda soportar hasta 100 toneladas, Guayaquil tiene soporta 600 toneladas. Adicionalmente, no se tiene grúas porticas, por lo que no se puede atender a naves que vengan sin grúas. Los patios no están totalmente asfaltado, en ocasiones si llueve se afecta entonces los equipos portuarios lamentablemente no han tenido un debido mantenimiento y afecta al procedimiento o están dañados. Generalmente en ese tipo de operaciones se llevan a cabo con operadoras

externas, volviendo dependiente al puerto de estas empresas. En Guayaquil la situación es muy diferente, apenas una empresa se contacta con un solo representante del puerto y todos los servicios están dispuestos: no tienen problema de equipos, tienen grúas para recibir rápidamente esas naves. A pesar de que el puerto de Esmeraldas tiene ventajas al estar más cerca Quito, el buen estado de las vías y seguridad excelente, el no tener equipos e infraestructura adecuada hacen que haya falencias en el servicio.

En la entrevista realizada se pudo obtener los nombres de los usuarios que tenía con CPNM y con APE; lo cual dejaron de utilizar el Puerto Comercial de Esmeraldas, las cuáles formaron parte de las entrevistas de la investigación, siendo los siguientes:

- ADELCA ACERIA DEL ECUADOR: ubicado en Aloag Pichicha dedicados a la elaboración de alambres y demás.
- EDESA S. A.: dedicado elaboración de bañeras, lavamanos, sanitarios y accesorios de grifería.
- LA FAVORITA S. A.: ubicado en Aloag, Pichicha dedicados a la venta de productos alimenticios, hogar, ferretería, ropa y etc.
- PETROAMAZONAS EP.: ubicado en la amazonia del ecuador es una empresa ecuatoriana estatal enfocada a la exploración y explotación de hidrocarburos.
- ÓMNIBUSS BB: ubicado en Quito dedicados al ensamblamientos de vehículos, además de producir vehículos Chevrolet que se comercializan en el mercado ecuatoriano, cuenta con productos con calidad de exportación.

La Ing. Sandra Simbaña funcionaria del departamento de atención al cliente de APE en la entrevista argumentó que actualmente el puerto durante esta administración se consiguió obtener el dinero y se cuenta con maquinaria propia pero no con la necesaria para realizar otras actividades. Por ejemplo, se pudo retomar el porteo, se empezó a realizar el seguimiento de los clientes y se realizó un plan para obtener nuevos clientes. Una de las estrategias aplicadas fue el de establecer una tarifa especial para los exportadores la cual no es la misma de las importaciones. Se espera una inversión de los contratistas para la mejorar de este. Así mismo nos manifestó que el puerto necesita inversión para poder ser un puerto de atractivo. Se reconoció el decrecimiento que tuvo el puerto años pasado motivos cual variación se lograr visualizar notablemente por

ejemplo una de ellas es la empresa ADELCA cual se tuvo un inconveniente por la licencia ambiental.

Otro problema que incide como factor que ha afectado el movimiento de carga en el Puerto Comercial de Esmeraldas es la economía del país y siendo APE un puerto pequeño afecta aún más, además es tener una gran competencia que es Guayaquil, por lo que maneja con seis líneas navieras las cuales tienen diferentes tarifas en cambio en Esmeraldas se cuenta con una que es Maersk asimismo las navieras cuentan con diferentes tarifas, más bajas que Maersk y han insistido los clientes que prefieren escoger el puerto de Guayaquil por el tipo de tarifas. Se está recuperando la exportación de madera, cacao es en pocas cantidades. Manifiesta además que lamentablemente no se cuenta con carga refrigerada, está muy importante porque muchos productos se manejan por este tipo de carga. Y que realmente el problema que se tiene dentro de APE es que toda la carga que viene, como es poca de exportación se maneja con Inspección antinarcótica esto es el problema con la carga refrigerada porque no se cuenta con un cuarto frío.

Dentro de los clientes de importación están General Motors, Omnibus, Aymesa, Lamberlle que es carga general estos son los que más mueven dentro del Puerto Comercial de Esmeraldas. Dentro de los clientes de exportación el principal producto es el aceite de palma donde hay un sin número de empresas, por general casi todos los años se mueve lo mismo, varían un poco hay clientes que no son frecuentes que son los que varían. En sí lo que maneja el Puerto Comercial de Esmeraldas es el aceite y vehículos.

Por otro lado, es importante saber sobre las Navieras donde se pudo dialogar con Virginia Jacho, Jefa de sucursal de Remar en Esmeraldas donde se platicó sobre las rutas internacionales más frecuentes que llegan al puerto; en su opinión la mayoría de los barcos vienen de Panamá, Perú, China lo cual traen hierro, tuberías cuyas rutas recorrida por el buque depende de los mismos, cuentan con diferentes tipos de buques como es barcos de carga general, barcos de vehículos y barcos de tanqueros, usualmente lo que es barcos de Maersk de contenedores se hacen trasbordo pero los otros llegan y hacen descarga directa; el tiempo promedio al trasbordo dependerá de cuán rápido se encuentre disponible un barco como lo hacen es dejar la mercadería aquí en Esmeraldas y se espera que el próximo barco con la ruta donde vaya la mercadería por ejemplo llega un barco desde Houston y de aquí se va para Asia dejando una carga que es con destino a Perú en

APE y se espera que venga el próximo barco que vaya hasta Perú. Cuyas tarifas de los fletes internacionales dependerá de los tipos de contrato, del cliente, del volumen que tenga además se trabaja con tarifas confidenciales; manejamos la carga general, alambrón, tuberías, aceites, con normalidad se exporta aceite de palma se importa aceite de girasol, aceite de soya; básicamente todo es importación como hierro para la construcción como también menaje de casa.

En el caso de la naviera Zanders, al Ing. Julio Villa que afirma que las rutas internacional que llegan al Puerto Comercial de Esmeraldas con más frecuencia como ruta fija no existe otra que sea Maersk nosotros manejamos carga pero no atrás de ruta fija sino como los seguros de nuestros clientes compran su carga spot cualquier parte del mundo; spot se dice es una carga momentánea para una necesidad de la planta por ejemplo si se necesita 30 000 toneladas de chatarra para la producción de 3 meses se hace un estudio estos no son carga fijas son variables de la función de las necesidades de las industrias; son una compañía que maneja todo tipo de carga pero que poco a poco se ha especializado en tuberías, vehículos y gráneles.

La seguridad que brinda Remar a sus clientes con la mercadería es básicamente la transportan, todo va asegurado y de allí se custodia desde que el primer momento que se la tiene en el puerto de carga hasta el puerto de descarga y siendo responsable hasta que llega la mercadería al puerto, se revisa y se chequea como ha llegado si se ha dañado por ejemplo si existió un clima no favorable se avisa a las personas correspondientes que ha habido mal tiempo que se le ha dañado el contenedor, la mercadería para que estén al corriente y se apliquen los seguros. Los más importantes mercados de América Latina cuentan con el servicio de embarcación de mercancía por Remar lo cual operan en Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil, Panamá, Colombia, Ecuador y Perú. El tiempo aproximado de cada flete desde su origen hasta su destino depende del país por ejemplo un barco que viene de China entre un mes y medio o dos meses más o menos desde que embarca su mercadería hasta que llegue; el barco se demora porque viene como un taxi ruta entonces no tiene una ruta específica viene y te ocupa el espacio y va llegando a los puertos que tiene disponible la carga cuando el exportador tiene su mercadería que es poca pero si se alquila un barco completo y la carga es en cantidad lo mandan directo dependerá del exportador del volumen que tenga. Se alquila todo el buque son 28 días

desde China de carga general de 30 000 peso muerto cobra \$9 500 dólares diarios más o menos viene siendo el flete.

Por ejemplo, aquí en Esmeraldas el mal tiempo al clima es en septiembre, octubre y noviembre tenemos que estar pendiente hay bastante viento suben las olas; si es en hielo como Canadá hay barcos que tienen la parte de adelante distinta a los otros entonces le permite ir rompiendo sino se quedan estancados.

De los datos obtenidos de Aduana del Ecuador en Esmeraldas del periodo que estuvo la empresa Puerto Nuevo Milleniun administrando el Puerto Comercial de Esmeraldas se obtuvo las empresas:

- LA FAVORITA S.A.
- ACERIA DEL ECUADOR CA ADELCA.
- EDESA.
- PETROAMAZONAS EP
- ÓMNIBUS BB

Fundamentalmente la información que nos proporcionan los importadores es de suma importancia; como Adelca menciona el Ing. Darío Jaramillo Jefe de materia prima supo indicar que el puerto donde descargan su mercadería es en Guayaquil ya sea en Contecon, Fertisa o Andipuerto; así mismo lo confirma el Ing. Marco Galarza agente de aduana ex trabajador de la Favorita y Edesa la mercadería se descarga en Guayaquil también manejan en aéreo por Quito; al mismo tiempo Edesa es importador y exportador, se puede decir que del Puerto Comercial de Esmeraldas se fueron por el mismo motivo que la Favorita porque Maersk subió elevó las tarifas a un nivel alto; incluso carecían de falta de atención al exportador y demás, si se quería exportar por el Puerto Comercial de Esmeraldas le daba un cupo en un buque luego de 15 días a 20 días o un mes, por lo tanto, Edesa necesitaba exportar todas las semanas.

Al escoger un puerto siempre dependerá de los motivos si le favorece o no al clientes; nos supo manifestar Favorita que el motivo que escogieron el puerto de Guayaquil eran los costos de las navieras en el aspecto del flete y la diversidad de naviera que existen en Guayaquil que brindan más agilidad y rapidez en embarcar los contenedores en los

puertos de origen y así mismo el descargar en puerto de destino en este caso Guayaquil acompañado de los beneficios que brindan el puerto de Guayaquil el puerto de aguas profundas de Posorja que entran los buques de alto calado que transporta los contenedores ya que los Panamax que vienen directo de Asia, China, Japón; al hablar si este puerto le beneficia en cuanto a la distancia hacia su destino la respuesta es no porque hay mucha distancia estamos hablando aproximado 600 km a diferencia del Puerto Comercial de Esmeraldas son 300 km a 350 km el costo logístico si es más alto. Por el otro lado esta EDESA afirma que sus motivos fueron las tarifas de flete, y las frecuencias de los clientes que piden de las rutas por darle la rotativa al producto y sus beneficios son las tarifas y rapidez en cuanto si el puerto le beneficia hacia su destino concuerda con la Favorita que es no porque hay mucha distancia estamos hablando aproximado 600 km a diferencia del puerto Comercial de Esmeraldas son 300 km a 350 km el costo logístico si es más alto.

Por el otro lado, para ADELCA sus motivos al escoger el puerto fueron sus tarifas, cuando no hay espacio en el puertos de descarga buscan el más cercano para ser logrado descargar; sus beneficios son que siempre hay maquinas montacarga libres no como solía pasar en Esmeraldas que estaban dañadas o esperar que se desocupe aparte no cobran indicación de material en cambio en Esmeraldas le descargaban en un solo bloque y si quería separar tenía que pagar una tarifa extra; en cuanto si el puerto le beneficia hacia su destino concuerda con las anteriores empresas que es no porque estamos lejos ya que de Aloag a Esmeraldas estamos cerca y no de Guayaquil.

Al hablar del tipo de carga que manejan la Favorita es diversificada se cuenta con carga seca que vendrían a ser productos para el hogar, electrodomésticos, juguetes, ropa y se tiene refrigerado que es la fruta; además con el tiempo del proceso de despacho en Guayaquil se demora de 3 a 5 días una desaduanización que a diferencia del Puerto Comercial de Esmeraldas máximo es en 24 horas exagerando con aforo físico 48 horas y su frecuencia al llegar al puerto son todas las semanas; ADELCA es alambción con reciclaje de chatarra de la misma forma con el tiempo del proceso de despacho en Guayaquil esta es una semana y llega cada 4 meses al puerto: mientras Edesa es carga frágil que son los sanitarios, lavamanos, duchas, llaves y accesorios como errajes para los sanitarios en igual forma con el tiempo del proceso de despacho en Guayaquil concuerda con la Favorita tomando medidas adicionales con sus contenedores con custodia y

candado satelital para evitar robo, contaminación de contenedor y su frecuencia de llegada al puerto son todas las semanas.

De todos modos al momento de discutir de los costos del servicio portuario en Guayaquil la Favorita afirma sus costos en recepción/despacho de contenedores \$ 45,90, porteo de contenedores \$ 45,00, pesaje contenedores por unidad \$ 45,00, almacenaje de contenedores llenos por día hasta 10 días \$ 3,02, operación aforo/inspección de contenedores - Rayos X \$ 102,60; por ello hace 3 años La Favorita dejó de traer por el Puerto Comercial de Esmeraldas porque la única línea de Maersk que trae contenedores subió la tarifa de flete por ese motivo adicional de los costos operativos decidieron trasladar sus operaciones a Guayaquil; así mismo concuerda Edesa en cada uno de los costos del servicio portuario.

Se debe recalcar que la mejor ubicación al momento de importar de un puerto afirma la Favorita sería el Puerto Comercial de Esmeraldas, sin duda alguna cuando se estuvo en el puerto movía el 90% de su carga semanalmente los cuales aproximadamente eran 150 contenedores y 10% lo maneja entre Guayaquil lo que se quedaba en Panamá y en Machala el Puerto Bolívar porque llegaba la fruta de Chile y sur del Estados Unidos cabe destacar que el tiempo de traslado a Esmeraldas máximo es de 8 a 10 Horas en cambio de Guayaquil 12 a 18 horas así mismo afirma Edesa su tiempo de viaje; para ADELCA confirma que sin pensarlo mucho es el Puerto Comercial de Esmeraldas de acuerdo con su ubicación entre la fábrica y el puerto notablemente se diferencia entre tiempo de viaje de Esmeraldas-Quito son 5 horas Guayaquil-Quito 10 horas es decir el doble.

ADELCA sin duda alguna confirma que el Puerto Comercial de Esmeraldas no brinda oportunidad a los importadores porque subieron tarifas, la maquinaria siempre no estaba disponible, la atención no siempre era bueno y más aún solicitaban que se realice trabajos que les correspondían al puerto por tales motivos se cambió al servicio del puerto de Guayaquil; de tal modo no existe atención o seguimiento por parte del departamento del servicio al cliente al menos con el departamento de materia prima con el tema de Alambrón y eso que se traía un buque cada 3 semanas. Favorita opina de las oportunidades del Puerto Comercial de Esmeraldas que logísticamente en la actualidad le falta un poco de mano de operatividad y equipamiento; logísticamente y tarifas el puerto de Esmeraldas sería bien administrado por un puerto clave para lo que es comercio en la zona de la

sierra. Se tubo acercamiento, se acercaron a dialogar el departamento de marketing y servicio al cliente del Puerto Comercial de Esmeraldas con el departamento de importación de la Favorita pero lamentablemente la naviera no ayudo. El meollo del asunto que la Corporación La Favorita S.A. cambió su centro de operación al puerto de Guayaquil luego al puerto de aguas profundas de Posorja por las tarifas netamente las tarifas de las navieras y la diversidad de navieras en el puerto de Guayaquil.

Si tal vez existieran más líneas navieras y ofrecieran una tarifa más accesible para la cantidad de contenedores que mueve Favorita; con ojos cerrados se cambia al Puerto Comercial de Esmeraldas. Cuando recién Maersk llego a Esmeraldas dio facilidad a los importadores y exportadores; Favorita exportaba de 15 a 20 contenedores semanal a Nicaragua, Honduras, El Salvador, Caribe, Republica Dominicana, Venezuela, Colombia, México y Estados Unidos entonces fue decayendo porque Maersk no le daba los cupos que requería la Favorita adicional las tarifas subieron. El Puerto Comercial de Esmeraldas era muy seguro en el sentido del trafico existía casos aislados que fueron 2 pero no en cliente frecuente en cambio en el Puerto Comercial de Guayaquil existe contenedores contaminados en contenedores de exportaciones

Edesa afirma que le falta bastante lamentablemente al ser un puerto del estado no concesionado. Al puerto de Esmeraldas le falta mano dura en lo que es administración y para lo que es implementación de equipo, departamento de comercialización, más puestos logísticos para atraer más líneas navieras lo cual este ha ido decayendo poco a poco a punto de estar en línea crítica de operatividad de 30% al 40% porque grandes y muchos importadores se han ido como Edesa, Favorita, Adelca posiblemente se vaya General Motors. En caso de que llegue a pasar acompañados de otros que traen un buque semanal prácticamente el Puerto Comercial de Esmeraldas caería en coma; si no concesionan el puerto va a llegar a cerrar sus puertas porque el estado es mal administrador y tienen que darlo a manos privadas; cuando estuvo CPNM estaba resultando pero lamentablemente por intereses personales de un grupo de personas revertieron la concesión.

Otros puertos actualmente están mejorando sus condiciones e infraestructuras. Por ejemplo, el puerto de aguas profundas de Posorja absorbe todo buque. Actualmente el Puerto Comercial de Guayaquil hizo un dragado para los buques de 14 metros de calado lo cual se describe a los buques súper porta contenedores, mientras en el Puerto Comercial

de Esmeraldas no tiene equipo necesario para una descarga para estos tipos de buques, no tiene el personal capacitado para operar y si no se suma a la modernización va a caer en coma.

Actualmente, lo mantiene vivo al puerto de Esmeraldas son los vehículos. En el caso de Toyota importa mensual 1000 vehículos y eso le conviene al puerto porque lo ocupa de espacio en aérea física. Si Toyota llegase a disminuir o cambia de punto logístico vía a Manta o vía Guayaquil el puerto de Esmeraldas tendrá que cerrar operaciones los gastos administrativos van a hacer muy elevados a lo que va recibir.

Un beneficio para los clientes del puerto de Esmeraldas son las carreteras de Esmeraldas a Quito, las cuales cuentan con una mejor iluminación, su asfalto está en mejor condición y no es susceptible a los robos adicional los costos de los fletes son más cómodos. Estas ventajas son una carta de acercamiento del departamento de servicio al cliente a los usuarios del puerto, sin embargo, lamentablemente el puerto no brinda para satisfacer las necesidades para los buques mientras no exista inversión para las grúas porticas, porta contenedores, montacargas y etc.; los cuales en muchos casos se cuenta con un número reducido aumentando el riesgo de que una de ellas se dañe y las operaciones paren el puerto.

Con respecto a Petroamazonas EP. y Omnibus BB la entrevista a realizar fue con su agente de aduanero en Esmeraldas con Rocalvi con el Ing. Leonel Cervantes donde nos comentó que el puerto donde descargan su mercadería con respecto a Petroamazonas se realizan las exportaciones una parte vía aérea por la aduana de Quito y resto de la mercadería de importación como carga suelta, herramientas y accesorios para industria petrolera esta es vía marítima por el puerto de Guayaquil y en cuanto a Omnibus se trabaja con el puerto de Guayaquil y Manta con vehículos, carga contenerizada, partes y piezas para ensamblados y repuestos de vehículos. Trabajábamos con Esmeraldas muchos años atrás pero al momento que bajo el crudo en el 2016 Petroamazonas los contratos ya no se hacían directa sino a través de quienes ganan los contratos como también la frecuencia naviera no hay desde Houston y por Guayaquil la naviera si nos da a frecuencia siendo el motivo el cual se escogió este puerto, en cuanto a Omnibus existió inconformidades con el puerto de Esmeraldas nos subían los precios cada cierto tiempo adicional Maersk nos estaba subiendo los precios generando más gastos entonces se decidió probar por otros

puertos lo cual hubo otras oportunidades en cuanto precios como son competitivos entonces tendríamos un poco de ahorro para tener las utilidades adecuadas.

Al momento de considerar que si el puerto le brinda beneficios por utilizarlo Petroamazonas nos comentó la rapidez que manejan la carga de una buena forma acompañado de las tarifas más bajas, así mismo lo afirma Omnibus; por otro lado el proceso de despacho en carga contenerizada es aproximado de 30 a 40 minutos.

Si hablamos de distancia si beneficia hasta su punto de destino en cuanto a Petroamazonas desde Guayaquil o Manta se está muy distante, en cuanto a Omnibus hay una distancia considerable que los precios de logística se elevan un poco porque si existe mayor distancia mayor tiempo da como resultado mayor gastos por lo tenemos distintas plantas en la ciudad de Quito, así mismo desde Guayaquil hacia al Oriente donde están los pozos petroleros con diferentes bodegas; sin embargo si hablamos estratégicamente de la mejor ubicación al momento de importar o exportar por la ubicación de las plantas sería el puerto comercial de Esmeraldas en el caso de Omnibus y Petroamazonas por lo que existe salidas directas para el oriente porque es menos tiempo de traslado de la mercadería desde el puerto hacia las distintas bodegas en el oriente ecuatoriano aparte hablamos que la vía Esmeraldas – Oriente es más ágil para transcurrir en el tránsito hacia estos puntos por lo que tiempo de viaje sería entre 12 horas en cambio de Guayaquil – Oriente 16 a 18 horas. En el caso de Omnibus de Quito a Guayaquil el tiempo de viaje sería 11 a 12 horas en cambio de Esmeraldas a Quito es 5 horas aproximadamente.

Considera que el puerto comercial de Esmeraldas brinda oportunidades a los importadores de acuerdo a cercanía logísticamente si, el problema del puerto es manejado por el estado y es el único puerto del Ecuador sin concesionar entonces el problema que si los demás puertos bajan los costos ganar más clientes lo hacen en cambio el puerto comercial de Esmeraldas no lo puede hacer porque tiene sus valor en el registro oficial y si alguien no cobra los valor estipulados resultaría siendo un problema con el estado.

En la actualidad no se ha recibido atención por parte del departamento de servicio al cliente del puerto comercial de Esmeraldas como tal no hay una proyección para que se pueda decir regresamos para obtener beneficios entonces no se ha tenido una oferta favorable que sea atractivo para regresar a Esmeraldas afirma Omnibus y Petroamazonas.

Otro punto a considerar es el mencionado por el Ing. Pablo Vera ex trabajador de Maersk coordinador de operaciones, quien al preguntarle sobre por qué Maersk subió sus tarifas informa que la empresa cobraba un poco más a los fletes que hacía a Esmeraldas más que

llevar la carga a Guayaquil porque para la empresa era un costo adicional tener el servicio por Esmeraldas preferirían un solo servicio en Guayaquil. Al traer otro buque a Esmeraldas generaban costos adicionales y para Maersk preferiría tener un solo lugar de trabajo sea Guayaquil o Esmeraldas, que preferían Guayaquil porque allá tienen la mayor cantidad de carga que arribaba. Así mismo comento que la inversión del puerto no se encuentra priorizado y como la maquinaria entre esas grúas móviles, así como puentes de carga, transtainers, y reachstackers, entre otros no son los mejores para el manejo y la manipulación de la carga dentro de la terminal pero si ayudan al movimiento y la manipulación de la misma.

Finalmente, el cargo de gerente del puerto en Esmeraldas es un puesto de libre remoción, el candidato al puesto de gerente de la autoridad portuaria puede entrar con toda la buena predisposición pero el campo de ellos es bien reducidos si ellos están tanto insiste a un tema no beneficioso al estado lo logran cambiar mientras no exista un interés del gobierno en invertir por mantener el puerto no habrá buenos resultados o concesionan o inversión extranjera o privada por tal el estado no cuenta con dinero disponible por ello no hace un cambio en el puerto y tampoco da la pauta a la concesión.

Para un bienestar seguro y estable tanto para el Puerto Comercial de Esmeraldas y la ciudad, este debería analizar una forma más óptima en su tipo de administración, ya que su principal factor de falencia es la inversión, puesto que en con la administración estatal está sometida a los ajustes y recortes generando restricciones y derivaciones de presupuesto, lo cual si no existe un cambio para el puerto seguirá perdiendo clientes, así mismo conllevara a perder participación en el mercado de puertos y comercio llegando al fin de cerrarlo lo cual será fatal para los trabajadores de APE y sus actividades como puerto; sin embargo el presupuesto de concesión es favorable, lo cual siendo privada o extranjera sus vínculos comerciales puede aumentar el movimiento de carga, generar nuevos clientes y promocionar la ciudad de Esmeraldas dándola a conocer como ciudad puerto para luego generar turismo.

CAPITULO IV

4.1. DISCUSIÓN:

La presente investigación se realizó para reconocer los factores que influye al momento de escoger el Puerto Comercial de Esmeraldas para la utilización de los usuarios, para ello mediante la metodología a esta investigación fue de realizar búsqueda de información mediante bibliografías y entrevistas principalmente a usuarios que utilizaban el Puerto Comercial de Esmeraldas; para reconocer los nombres de los antiguos usuarios se tuvo que realizar la entrevista a Mgt, Cristhian Mora ex funcionario de APE donde además nos informó que el puesto de Gerente no ha llegado nadie que pueda ser capaz de tomar el mando con una dirección adecuada además tendría que ser un experto en el tema de puertos y ante todo lo mencionado terceras personas lo ejecutan a fines de su beneficio o relación al gobierno al mando; siendo un puerto adecuado para las importaciones y exportaciones por su ubicación territorial, el puesto de Gerente es muy discutido y removido, al llegar la persona adecuada tendrá que lograr obtener un beneficio para el puerto como lo principal que necesita es inversión, así mismo personal que dé un seguimiento a clientes dada la falta de atención.

Dada la investigación en el 2005, según Vera y Cedeño nos indican que aumentar la frecuencia de las líneas navieras, aprovechar de espacio físico la cual se debe retomar servicios y funciones que la infraestructura permite desarrollar; por lo tanto hasta la actualidad la deducción propuesta indicada no ha sido efectuada por las autoridades competentes y no existiendo un proceso de beneficio significativo para el puerto comercial de Esmeraldas dado que requiere una inversión a urgencias por su disminución en sus movimiento de carga y de clientes.

Respecto a las principales características que debe contar un puerto según Carles Rúa en su investigación de los puertos en el transporte marítimo se puede decir que 10 de sus características apenas el Puerto Comercial de Esmeraldas cuenta con 3 de aquellas; la principal es la ubicación geográfica que cuenta el puerto comercial de Esmeraldas la cual con respecto a los puertos del Ecuador su ubicación es la que se encuentra más afuera del mar, además cuenta con cercanía del canal de Panamá, sus costos son bajos ; por otro lado tenemos las carreteras de la provincia de Esmeraldas cuenta con condiciones en muy mal estado actualmente para trasladar la mercancía.

Sin embargo podemos decir que el puerto de Contecon realiza rebajas por volumen de mercadería teniendo costos más bajos; de acuerdo con el Ing. Marco Galarza auxiliar de agente de aduana menciona que en el Puerto Comercial de Esmeraldas los contenedores no presentan demora en salir con la respectiva documentación ya sea en el mismo día, su seguridad es adecuada ya que no cuenta con índice alto de contaminación de los contenedores, ni hurtos.

Adicional Costa menciona el caso de Port Authority of New York en Estados Unidos lo cual estos puertos en dicho país son gestionados por los mismos municipios; siendo este un país de potencia mundial, riqueza económica, tecnología desarrollada y fuerza militar en cambio Ecuador siendo un país tercer mundista contando con un déficit en sus balanza de pagos, con una corrupción altamente notable con excedente en precios de compras afectando al presupuesto del país, falta de inversión en zona industrial acompañado de falta de empleo; entonces es evidente que los puertos en Ecuador no podrán ser gestionados con liquides por tales motivos, cual la pronta solución será concesionar dichos puertos por su fácil adquisición de liquides.

En su Investigación Banguera (2017) en sus Análisis de los Procesos de Operaciones Portuarias al arribo de las Naves en Autoridad Portuaria De Esmeraldas; la cual nos menciona que lo primordial para continuar es cambiar la infraestructura; sin embargo tendrá que contar con procesos establecidos por su importancia de brindar un buen servicio regularizado por lo tanto hay que tomar en cuenta que un manual de procesos podría llegar a beneficiarse la organización con una manera continua logrando a tener un equipo humano entregado y capacitado para realizar su trabajo con eficiencia.

En una publicación del diario La Hora se visualiza una disminución del 3% entre el 2015 -2016 y en comparación del 2016 – 2017 una disminución del 37%; por un lado entre China y Argentina suman más de un poco del 50% en importación por el puerto comercial de Esmeraldas mientras por el otro lado de exportación esta Japón, Colombia, Venezuela siendo el aceite crudo de palma y astilla sus principales productos de exportación; ninguna es con el sector turismo, sector bananero y sientos lo habitual en transcurrir son los buques con contenedores, granel líquido, carga general por lo tanto sus efectos por la disminución la pudo visualizar en sus amplio parqueadero en el exterior.

CAPITULO V

5.1. CONCLUSIONES

1. El periodo del CPNM 2004 - 2009 movió 4 838 326 de carga en toneladas métricas en 6 años con una variación favorable para el puerto lo cual logro forma una relación con la línea Maersk obteniendo como excelentes clientes a General Motors, La Favorita y etc.; y en los 3 años posteriores de la concesión administrado por APE se movió 2 562 028 de carga en toneladas métricas generando un incremento en sus movimiento muy favorables llegando a tope más alto en el año 2012 con un movimiento de carga de 1'059 164 al llegar el 2014 se tuvo una baja en el precio del crudo que afecto la gasolina y derivados, tras los años ha ido decayendo hasta la actualidad y hasta la fecha administrado por APE se ha movido 7' 660 272 en carga toneladas métricas en 10 años.
2. Los costos logísticos por el Puerto Comercial de Esmeraldas de un caso hipotético de un contenedor de 40' es de \$ 5 762, 60 mientras por el Puerto Comercial de Guayaquil sería de \$ 5 946,8; el tiempo de proceso de despacho es de máximo 2 días con 5 días libres con un promedio 1.6 días de acuerdo a la fuente de aduana por el Puerto Comercial de Esmeraldas; en Contecon Guayaquil el tiempo de proceso de despacho es de 3 a 5 días con un promedio de 6.43 días de trámite de proceso, con días 3 libres de acuerdo a la fuente de aduana. Es decir los costos y tiempo por el Puerto Comercial de Esmeraldas estarán siempre a favor del importador y exportador para los clientes de la provincia de Pichincha, Esmeraldas y Santo Domingo.
3. Los factores de preferencias en relación a los costos, logística e infraestructura de las empresas importadoras, exportadoras al momento de escoger un puerto son: la atención al cliente, disponibilidad de maquinaria, rapidez del proceso de despacho, frecuencia de navieras, tiempo de viaje entre el puerto y lugar de destino y las tarifas portuarias entre Contecon y APE donde se puede visualizar que las tarifas de APE son menores, sin embargo Contecon realiza su negociación individual con cada cliente lo cual sus tarifas por volumen; al contrario de que APE cuenta con tarifas fijas establecidas; acompañado de factores que perjudica al puerto como la falta de inversión, falta de maquinaria, falta de seguimiento al cliente, las personas que llegan al puesto de cargo de Gerente del puerto son removido en poco tiempo en periodos muy cortos.

5.2. RECOMENDACIONES:

- Para el progreso del Puerto Comercial de Esmeraldas se necesita inicialmente una millonaria inversión siendo lo más beneficioso sería que logre ser Concesionario ya que su inversión es privada; para generar una infraestructura adecuada para los grandes buques, maquinaria de última tecnología, con personal capacitado para el trato y seguimiento del cliente por otro lado promocionar al Puerto Comercial de Esmeraldas como ciudad puerto para tener un turismo internacional y logre llegar los cruceros.
- Para la seguridad deberá contar con planes de contingencia para asumir acciones preventivas e inmediatas en contra de incendios y su mercadería no sea contaminada, robada, dañada o alterada.
- Con respecto al Cargo de Gerente para el Puerto Comercial de Esmeraldas deberá ser una persona capacitada con el tema de puertos, con una visión que logre realizar estrategias de obtener nuevos clientes así mismo llegar a satisfacerlos en los costos como el trato a los mismos y así logre crecer el movimiento de carga en las importaciones y exportaciones.
- Por otro lado, se deberá generar un interés de las diferentes Consolidadoras de carga que están actualmente en la ciudad de Guayaquil para que se logre abrir oficinas en la ciudad de Esmeraldas y ofrezca el Puerto Comercial de Esmeraldas llegando a hacerlo atractivo para los clientes.
- Tener en cuenta que lo más beneficioso sería negociar las tarifas individualmente con cada uno de sus clientes mientras lo sea conveniente.

- Icontainers. (11 de Julio de 2011). Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/ayuda/consolidador-de-carga/#:~:text=El%20Consolidador%20de%20Carga%20es,uno%20o%20m%C3%A1s%20consignatarios%20finales.>
- International, F. F. (s.f.). RCM. Obtenido de http://www.rcmfreight.com/index_archivos/page0015.htm
- Logisticos, t. (s.f.). Obtenido de <http://www.upct.es/~gio/GLOSARIO%20DE%20TERMINOS%20LOGISTICOS.pdf>
- LRH. (28 de 09 de 2015). Obtenido de <http://www.losrecursoshumanos.com/teoria-de-la-expectativa/>
- Mora, C. T. (Mayo de 2015). PUCESE.
- Morán, S. (2016). UCSG. Obtenido de UCSG: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/5385/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-220.pdf>
- Negotiator, G. (2020). Obtenido de <https://www.globalnegotiator.com/comercio-internacional/diccionario/hinterland/>
- Normas, q. r. (2012). Ediciones Legales.
- Portuarias, R. d. (6 de Septiembre de 2011). Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador.
- Publicas, M. d. (2018). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2018. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018_MTOP.pdf
- Structuralia. (13 de marzo de 2018). Obtenido de <https://blog.structuralia.com/que-es-el-hinterland-y-el-foreland-de-un-puerto>
- Valencia-, U. P. (Junio de 2003). Evaluación de los principales puertos de América del Sur- Análisis institucional, técnico y económico . Obtenido de http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mad_eppas.pdf
- Velarde, M. G. (octubre de 2005). Instituto Panamericano de Ingeniería Naval. Obtenido de Competitividad portuaria: <http://docplayer.es/36838-Instituto-panamericano-de-ingenieria-naval-competitividad-portuaria-un-analisis-teorico.html>

Anexo: Esquemas de Entrevistas



Entrevista a Mgt. Christian Xavier Mora Torres.

La presente entrevista tiene como objetivo identificar las empresas que utilizaban para sus operaciones el puerto Comercial de Esmeraldas en el tiempo de estuvo concesionado por “Puerto Nuevo Milleniun”

- 1) ¿En qué periodo usted trabajó en el Puerto Comercial de Esmeraldas?
- 2) ¿Cuál fue su cargo?
- 3) ¿Cuáles eran los servicios que brindaban el Puerto Comercial de Esmeraldas para las importaciones y exportaciones?
- 4) Hoy, ¿Sabe usted cuáles son esos servicios?
- 5) ¿Cuáles eran los clientes más grandes en toneladas métricas del Puerto Comercial de Esmeraldas?
- 6) ¿Qué clientes que usted conoce que importaban y exportaban en la administración del consorcio Nuevo Milenio y ahora ya no lo hacen?
- 7) ¿Cuál es el tipo de carga manejaba el Puerto Comercial de Esmeraldas?
- 8) ¿Qué beneficios existen por parte del puerto Comercial de Esmeraldas para los exportadores de la Provincia de Esmeraldas?
- 9) ¿En la actualidad que beneficios existen para los exportadores?
- 10) ¿Cuál cree usted que es la preferencia de los Operadores Comercio Exterior hacia el Puerto Comercial Guayaquil y Puerto Comercial de Esmeraldas?

Entrevistas a Navieras



La presente entrevista tiene como objetivo identificar los factores que inciden en la selección del puerto comercial de Guayaquil frente al puerto comercial de Esmeraldas.

Institución:

Nombres:

Cargo:

- 1) ¿Cuáles son las rutas internacionales más frecuentes que llegan al puerto?
- 2) ¿En la ruta recorrida por el buque incluye transbordo?
- 3) ¿Qué tiempo promedio se demora el transbordo y de donde zarpa la mercadería?
- 4) ¿Cuáles son los tipos de carga que maneja la naviera?
- 5) ¿Cuáles son las tarifas de los fletes internacionales más utilizadas?
- 6) ¿Qué tipo de seguridad brinda la naviera a la mercancía de sus clientes?
- 7) ¿Cuál es el tiempo aproximado de cada flete desde su origen hasta su destino?
- 8) ¿De qué países y puertos cuenta con el servicio de embarcación de mercancía?

Entrevista a Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE).



La presente entrevista tiene como objetivo identificar los factores que inciden en la selección del puerto comercial de Guayaquil frente al puerto comercial de Esmeraldas del servicio y costo en el servicio brindado hacia sus clientes.

Nombres:

Cargo:

- 1) ¿Cuáles son los servicios que brinda APE sobre las importaciones?
- 2) ¿Cuáles son los clientes más destacados de APE?
- 3) ¿Cuál es el tipo de carga que maneja APE?
- 4) ¿El puerto comercial de Esmeraldas cuenta con el suficiente equipamiento portuario?
- 5) ¿Existen beneficios para los exportadores de la provincia de Esmeraldas al momento de utilizar este puerto?
- 6) ¿Cuál es el tiempo aproximado en el proceso de despacho?
- 7) ¿Qué tarifas cobra APE por sus servicios portuarios? (tarifario desglosado por tipo de carga)
- 8) ¿Las instalaciones físicas son las adecuadas para el manipuleo de la carga?
- 9) ¿Realiza el puerto gestiones adecuadas para captar nuevos clientes?
- 10) ¿El departamento de atención al cliente realiza algún seguimiento a sus clientes?
- 11) ¿Conoce usted cuales son los factores que han afectado el movimiento de carga de importación en el puerto comercial de Esmeraldas?
- 12) ¿Cuál ha sido la variación del movimiento de carga en sus 2 administraciones como lo es Publica (APE) y Privada (Nuevo Milenio)?

Entrevista a Importadores.



La presente entrevista tiene como objetivo identificar los factores que inciden en la selección del puerto comercial de Guayaquil frente al puerto comercial de Esmeraldas.

Nombre:

Institución:

Cargo:

- 1) ¿Cuál es el puerto en donde descargar su mercancía?
- 2) ¿Cuál es el motivo por el cual escogió ese puerto?
- 3) ¿Cuál es el tipo de carga que maneja?
- 4) ¿Este puerto le brinda beneficios por su utilización?
- 5) ¿Cuál es el costo aproximado del servicio portuario?
- 6) ¿Cuál es el tiempo aproximado en el proceso de despacho?
- 7) ¿Este puerto le beneficia en cuanto a la distancia hasta su destino?
- 8) ¿Con que frecuencia llega al puerto?
- 9) ¿Cuál es su mejor ubicación al momento de importar de un puerto?
- 10) ¿Cuál es el tiempo aproximado de viaje entre el puerto comercial de Esmeraldas a Quito y el puerto comercial de Guayaquil a Quito?
- 11) ¿Considera usted que el puerto comercial de Esmeraldas brinda oportunidades a los importadores?
- 12) En la actualidad ¿Ha recibido atención por parte del departamento de servicio al cliente del puerto comercial de Esmeraldas?

Tabla 5 Definición conceptual y operacional de las variable

| TEMA: | VARIABLE | DEFINICIÓN CONCEPTUAL | DEFINICIÓN OPERACIONAL | DIMENSIÓN | INDICADORES | FUENTE: |
|---|---|--|--|-------------------|--|---|
| Análisis de factores que inciden en la selección del Puerto Comercial de Guayaquil frente al Puerto Comercial Esmeraldas. | Factores que inciden en escoger un Puerto | Elemento que influye a que se produzca un resultado de un fenómeno, donde el cliente escoge a beneficio dentro de un rango adecuado a su lugar de destino. | <p>Demostrar los factores de preferencia de los clientes</p> <p>Identificar los movimientos de carga</p> | 1. Carga y Costos | <p>-Movimiento de carga</p> <p>-Tarifas Portuarias</p> <p>-Costo de Flete Interno</p> <p>-Costo de Flete Internacional</p> <p>-Tiempo de despacho</p> <p>Gestión consorcio Nuevo Milenio relacionado con mov. de carga</p> | <p>Bibliografía</p> <p>-Empresa Transportista</p> <p>-Navieras</p> <p>-Entrevista a Importadores y Exportadores</p> <p>-Agente de Aduana</p> <p>-Personas relacionado al tema</p> |
| | | | | 2. Logística | <p>-Distancia</p> <p>-Ubicación</p> <p>-Frecuencia Naviera</p> | <p>-Bibliografía</p> <p>-Bibliografía</p> <p>-Bibliografía</p> <p>-Naviera</p> |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|-------------------|--|--|
| | | | | 3.Infraestructura | -Equipamiento portuario -Instalación física | |
|--|--|--|--|-------------------|--|--|

Ilustración 31 Solicitud de Informe para el desarrollo del trabajo de investigación

Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

Sede Esmeraldas
Escuela de Comercio Exterior



OFICIO E.C.E. N° 051 - 2018
Esmeraldas, 02 de julio 2018

Señores
**AGENCIAS NAVIERAS
IMPORTADORES Y EXPORTADORES**
Ciudad. -

De mi consideración:


Reciba un cordial saludo de la PUCE Sede Esmeraldas – Escuela de Comercio Exterior, augurándole éxito en sus funciones.

La Sra. Estudiante Kristel Elizabeth Llerena Ballesteros con C.I. 0803259324 se encuentra desarrollando su proyecto de grado cuyo tema es “ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA SELECCIÓN DEL PUERTO COMERCIAL DE GUAYAQUIL FRENTE AL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS”, por lo que solicito cordialmente le faciliten la información requerida para el desarrollo de su trabajo.

Cabe mencionar que toda la información recolectada será de uso exclusivo para el desarrollo del proyecto de grado de la estudiante.

Seguro de contar con su colaboración, expreso mi gratitud por su gran aporte al desarrollo de la educación superior de nuestra provincia.

Cordialmente,


Mgt. Mario Armas Arias
DIRECTOR DE ESCUELA



/vcb
COPIA: archivo



TRADINTER S.A.
ESMERALDAS / ECUADOR

Recibido
02-07-2018


AGFN NAVIERA
GUSI ZANDELA S. de R.L. da.
AGENTES
2-Julio -2018.

Dir: Calle Espejo y subida a Santa Cruz
Telf: (593) 2721 983 - 2721 595 ext: 122
Esmeraldas-Ecuador www.pucese.edu.ec



Esmeraldas-Ecuador www.pucese.edu.ec