PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS.

FACULTAD DE ADMINSTRACIÓN Y CIENCIAS CONTABLES ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR.

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR.

TEMA:

ANALISIS DE LA SITUACIÓN COMERCIAL DEL PUERTO CONCESIONADO DE ESMERALDAS DURANTE EL PERIODO 2004 – 2009.

AUTORA:

LIGIA PAREDES SÁNCHEZ

DIRECTOR DE TESIS:

Msc. JESÚS GÓMEZ LADINEZ.

ESMERALDAS, ENERO 2013

Disertación aprobada luego de haber cumplido con los requisitos exigidos en el Reglamento de Grado de la PUCESE, previo a la obtención del título de **INGENIERÍA COMERCIO EXTERIOR.**

Ing. Jesús Gómez

DIRECTOR DE DISERTACIÓN

Ing. Ramón Angulo

LECTOR 1

Econ. Roxana Benítez

LECTOR 2

Ing. David Granados.

DIRECTOR DE ESCUELA

Esmeraldas, Enero del 2013

AUTORÍA

En calidad de autora del presente trabajo investigativo, certifico que los conceptos, criterios y opiniones, así como la redacción y justificación del mismo, es producto de mi autoría. Por lo tanto, soy la única responsable de las ideas expuestas, las mismas que constituyen un aporte relevante al amplio campo de la investigación científica.

Esmeraldas, Enero del 2013

Para constancia firmo al pie del presente

PAREDES SÁNCHEZ LIGIA.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo al Todopoderoso que con su infinito amor, quien ilumino mi camino para seguir siempre adelante, actuando positivamente en el convivir diario.

De igual manera dedico especialmente esta investigación a mis padres, que con sus sabios consejos y palabras de apoyo “si puedes”, “no te rindas” me ayudaron para seguir y no rendirme.

De igual forma a mi hija, que con su alegría y dinamismo colaboraron incondicionalmente.

A mi esposo que con su infinito amor, me ayuda todos los días a seguir superándome.

Con cariño

Ligia Paredes.

AGRADECIMIENTO

Le agradezco a Dios por darme la inteligencia y dedico este trabajo a mis padres, mi hija, mi esposo y demás familiares que siempre estuvieron brindándome su apoyo incondicional, permitiéndome cumplir mi meta profesional.

A todos los maestros, porque cada uno con sus valiosas aportaciones me ayudaron a crecer como persona y como profesionista.

Finalmente agradezco a mis compañeros de grupo, porque la constante comunicación con ellos ha contribuido en gran medida a transformar y mejorar mi forma de actuar en mi trabajo, especialmente aquellos que me brindaron cariño, comprensión y apoyo, dándome con ellas momentos muy gratos.

Con cariño:

Ligia Paredes.

PROLOGO

La presente tesis ha sido dirigida por el Prof. Jesús Gómez, de la Escuela de Comercio exterior de la PUCESE, al que doy mi más sincero agradecimiento por su seguimiento y asesoramiento durante el transcurso de la tesis. También agradezco la ayuda y los medios prestados en todo momento por el departamento de APE.

El trabajo ha sido realizado gracias a los conocimientos adquiridos a lo largo de mis estudios en la PUCESE por tanto les agradezco su colaboración y su apoyo a todo los profesores.

La propiedad intelectual tanto del trabajo como de los resultados obtenidos se regirá por la normativa sobre la propiedad intelectual de los trabajos docentes de la PUCESE de Propiedad Intelectual.

Finalmente agradecer a MIS LECTORES, el apoyo mostrado durante estos tiempos de trabajo.

RESUMEN

En el presente trabajo “Análisis de la Situación Comercial del Puerto Concesionado de Esmeraldas durante el Periodo 2004 – 2009.” se busca dar a conocer las ventajas y desventajas que le traerían al Ecuador la concesión del Puerto de Esmeraldas en relación al comercio exterior.

En el primer capítulo se realiza la recopilación de información acerca del puerto, para de esta manera realizar un planteamiento del problema motivo de investigación de esta tesis identificando sus objetivos y justificación.

En el segundo capítulo se manifiesta información acerca del puerto, identificando las ventajas competitivas del mismo como es la ubicación estratégica y las características naturales que lo hacen atractivo para convertirse en un puerto de transferencia Internacional de Carga a nivel de Sudamérica.

En el tercer capítulo se utilizó la metodología de la investigación científica con las diferentes técnicas, métodos e instrumentos que contribuyan a la realizar la investigación

En el cuarto capítulo se elaboró un análisis de Estadísticas Portuarias del Puerto de Esmeraldas con respecto al Puerto de Manta y Puerto Bolívar, para conocer las ventajas que el Puerto de Esmeraldas tiene en relación a otros Puertos.

En el quinto capítulo se elaboró un análisis de las cláusulas de incumplimiento del contrato de concesión.

En el sexto capítulo se elaboró un análisis de los diferentes impactos que generará la concesión del puerto de Esmeraldas al país se hace necesario el estudio de una serie de variables.

Al finalizar la presente tesis, encontramos las conclusiones de los análisis realizados en los capítulos anteriores elaborando una respuesta definitiva así como las recomendaciones.

INDICE GENERAL

DENOMINACIÓN	PAG.
CARÁTULA……	I
TRIBUNAL DE APROBACIÓN……..	II
AUTORÍA……....	III
DEDICATORIA…….	IV
AGRADECIMIENTO……	V
PROLOGO……	VI
RESUMEN EJECUTIVO…….	VII
INDICE……...	VIII
INTRODUCCIÓN……..	XII

CAPÍTULO I.
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA……...	1
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA…….	1
OBJETIVO GENERAL……	2
OBJETIVOS ESPECÍFICOS…….	2
JUSTIFICACIÓN…….	3

CAPITULO II.
MARCO TEORICO.

PUERTO…….	5
PUERTO DE ESMERALDAS…….	7
Políticas…….	7
Objetivos……	8
CONCESION…….	9
TIPOS DE CONCESIONES ……	10
CONCESION PUERTO DE ESMERALDAS……..	11
Consorcio Puerto NUEVO MILLENIUM S.A…….	12
Misión……	12
Visión…….	12
Objetivos……..	13
Servicios al buque……..	13
Servicios a la carga…….	14
Servicios al pasaje……..	14
Mapa del Puerto……...	15

Conexiones marítimas……... 16
OPERACIONES PORTUARIAS……. 17
Logística Portuaria…….. 18

CAPITULO III.
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

PROCEDIMIENTO GENERAL……..... 19
MUESTREO……..... 19
PRUEBAS……. 20
CUESTIONARIOS……. 20
ORDEN DE LAS PREGUNTAS…… 20
RESPUESTAS……. 20
RECOPILACIÓN DE DATOS…….. 21
ANÁLISIS DE LOS DATOS……. 21

CAPITULO IV.
ANÁLISIS DE LAS CLAUSULAS DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

CLÁUSULA 20.- Transferencia de acciones de la sociedad concesionaria…… 22
EVALUACIÓN ANUAL DE DESEMPEÑO ……..……. 23
CLAUSULA 41.- LITERAL 10.- BATIMETRÌA……. 23
CLAUSULA 42. EVALUACIÓN ANUAL DE DESEMPEÑO…….. 24
Contratos con Operadores Portuarios: Biopalm S.A……... 24
CLAUSULA 52. Subcontratación de Actividades comprendidas en el objeto del Contrato de Concesión…….. 25
CLAUSULA 3. OBJETO Y ALCANCE DE LA CONCESIÓN……. 26
INFORMES DEL CONCESIONARIO……. 26
CLAUSULA 44. INFORMES DEL CONCESIONARIO…… 27
PROCEDIMIENTO PARA SUBCONTRATACIÓN DE OBRA CIVIL……. 27
CLAUSULA 6. TITULARIDAD DE LOS BIENES E INSTALACIONES……. 28
TRIBUTOS DE CONTRATACION DE CONSECIÓN…….. 28
CLAUSULA 37. TRIBUTOS…… 28
CLÁUSULAS DE MAYOR INCIDENCIA…….. 29

RESUMEN DEL ANALISIS DE CONTRALORÍA……. 30

CAPITULO V.

IMPACTOS.

ANALISIS DE IMPACTOS……... 32
IMPACTO SOCIAL…… 32
IMPACTO CULTURAL……. 33
IMPACTO ECONOMICO……. 34
IMPACTO AMBIENTAL…… 35
CONCLUSIONES……. 36
RECOMENDACIONES…… 37
BIBLIOGRAFIA…… 38
WEBGRAFIA……. 38
ANEXOS…….. 39

INTRODUCCIÓN

Un puerto, actualmente, está muy lejos de la concepción tradicional que lo describe únicamente como un conjunto de infraestructuras destinado a satisfacer las operaciones portuarias pertinentes. Hoy en día, es más conveniente definirlo por las funciones.

"*Además de su función de oferta de espacio para el adecuado desarrollo de los servicios requeridos para el tráfico marítimo",* según F. Enríquez Agós (1993), todo puerto cuenta con otras dos funciones que hacen de él un ente de especial atención. Por un lado, se trata de un eslabón en la cadena de transporte de la mercancía y, por el otro, de un centro capaz de generar un alto valor añadido a nivel local, regional o nacional.

Así pues, un puerto resulta ser un centro de actividades, tanto portuarias como logísticas, por ser un nodo dentro de la cadena de transporte; que actúa como polo de crecimiento económico para la zona que de éste depende. En consecuencia, debe concebirse como un punto de gran interés social que requiere atención y supervisión para que éste llegue a ser todo lo beneficioso que sea posible para la sociedad a la que alimenta.

De todo ello se deriva, pues, la necesidad de la planificación portuaria**,** instrumento de gestión que intenta garantizar, mediante la toma de decisiones, un cierto grado de éxito del puerto en estudio. Es, por tanto, un paso previo indispensable en el momento de implantar una infraestructura portuaria en un lugar determinado o realizar una ampliación de alguna ya existente.

La puesta en marcha de dicho instrumento de gestión es posible gracias a la elaboración de una serie de documentos que tratan de resolver cuestiones tanto espaciales como temporales ligadas al puerto y su entorno.

En líneas generales, las actividades de planificación se dividen según su horizonte temporal, esto es: planificación a corto y medio plazo, planificación a largo plazo y, finalmente, planificación sin horizonte temporal.

En nuestro caso, el estudio se centrará en el análisis de la situación comercial del puerto concesionado debido al carácter estratégico que se intenta conferir al presente estudio. Ésta requiere la definición de un horizonte de estudio que, en general, se toma mínimo de diez años; aunque dicha cifra está sujeta al criterio de elección de los redactores; además, de la necesidad de revisión o evaluación de resultados conseguidos en un año prefijado y anterior al dicho horizonte temporal.

Para ello, se estudia el puerto y su entorno como un sistema en el que su dinámica interna se explica a través de una serie de factores interrelacionados. Se analiza de entre ellos cuáles son los responsables fundamentales de la operativa portuaria y el cómo tenerlos en cuenta a la hora de confeccionar mecanismos de gestión que permitan al puerto lograr los objetivos deseados.

CAPÍTULO I. GENERALIDADES

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La concesión portuaria ha tenido falencias, entre ellas están el incumplimiento de algunas cláusulas del contrato de concesión, falta de inversión efectiva u óptima, poca captación de clientes y falta de mantenimiento a los diversos puntos clave del Puerto como es la dársena y los muelles; lo que conllevaría a la finalización del contrato de concesión, no ha aportado con lo primordial que era impulsar el Puerto Comercial de Esmeraldas a un posicionamiento portuario y la ayuda socioeconómica a la ciudad de Esmeraldas.

Debido al crecimiento logístico de los demás puertos del Ecuador el Puerto de Esmeraldas se ve en la obligación de una reestructuración del mismo; es decir tratar de crecer y buscar nuevos y potenciales clientes. Al momento de solucionar los errores en los que se haya incurrido, el Concesionario o APE pueden buscar la mejor forma de sacar adelante al Puerto Comercial y darse cuenta que Esmeraldas en el ámbito portuario es una plaza muy fuerte de generación de empleo y captación de clientes, y que por medio del Puerto además de la carga que actualmente entra al mismo se puede traer un sin número de carga contenerizada que actualmente no se trae.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

- Cuál es el motivo de la falta de inversión en el Puerto Comercial Esmeraldas?
- Porqué se produjo el incumplimiento de cláusulas con respecto al contrato de concesión portuaria?
- Se realiza el dragado en la dársena? ¿Qué razones impidieron?
- Cuáles son las causas por las que no se capta nuevos clientes potenciales para el Puerto de Esmeraldas?

1.3 OBJETIVO GENERAL

Analizar la situación comercial del Puerto de Esmeraldas durante el periodo 2004-2009.

1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar los aportes logísticos y comerciales que el concesionario ha brindado al Puerto de Esmeraldas en el periodo agosto del 2004 – agosto 2009.
- Determinar mediante estadísticas portuarias el posicionamiento del Puerto de Esmeraldas frente al movimiento de carga del Puerto de Manta en recesióny al no concesionado Puerto Bolívar.
- Analizar los ítems de incumplimiento del contrato de concesión para determinar las posibles causas del término del mismo, basándose únicamente en las cláusulas que tuvieron mayor incidencia.

1.5 JUSTIFICACIÓN

Se realiza esta investigación para saber por qué ha tenido falencias el Puerto Comercial de Esmeraldas al momento de mantener o captar nuevos clientes, el poco crecimiento comercial en comparación con los demás Puertos del Ecuador, porque el campo logístico del Puerto no puede competir con los mismos, las desventajas que tiene el Puerto Comercial de Esmeraldas y para dar a conocer a la ciudadanía en general como es el funcionamiento del Puerto en sí, que mercaderías se Exportan e Importan por medio del mismo, los avances que ha tenido en los últimos cinco años y cambios que se le ha realizado al mismo.

Para el desarrollo del documento se ha tomado en consideración únicamente denotar la justificación práctica ya que se trata de un proyecto de aplicación además de investigación.

Se deseaba que el concesionario motivo de estudio de esta tesis aplicara estrategias para mantenerse dentro del mercado competitivo a través del mejor manejo de las operaciones administrativas decir para mejorar, innovar y ampliar las actividades de la empresa en condiciones oportunas y favorables para la misma y de esta manera haciendo frente a la competencia, existente y potencial, además de lograr el crecimiento de la cartera de clientes

Al momento de analizar las ventajas con que cuenta el Puerto de Esmeraldas, poder estudiarlas, mejorarlas y venderlas como beneficios con que cuenta el actual Puerto, para poder así captar nuevos clientes y brindarles la seguridad que ellos necesitan al momento de traer o ingresar su mercadería por medio de este Puerto lo que permitiría un mejor posicionamiento y conllevaría al Puerto a ser más competitivo.

CAPITULO II. MARCO TEORICO.

2.1. PUERTO

Dentro de la cadena del transporte, **“el puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra.”**

Se define el puerto como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros. (Ortiz, 1998)

En general, las funciones de un puerto son: comercial, intercambio modal del transporte marítimo y terrestre, base del barco y fuente de desarrollo regional. Entre las funciones de índole específica tenemos: actividad pesquera, de recreo y de defensa.

Desde el punto de vista funcional, las obras y las instalaciones de un puerto se pueden clasificar por su ubicación.

- Así, en la zona marítima, destinada al barco, se disponen las obras de abrigo que protegen la zona de atraques del oleaje exterior, constituidas fundamentalmente por los diques; las obras de acceso que facilitan el acceso del barco al puerto en condiciones de seguridad, garantizando su maniobrabilidad, anchura y calado adecuados. Entre ellas tenemos la señalización (radar, faros, balizas, radiofaros, boyas, etcétera), los diques de encauzamiento, canales dragados, esclusas; las obras de fondeo con la función de mantener el barco amarrado en aguas tranquilas a la espera de su turno de atraque en los muelles; y las dársenas que constituyen la superficie de aguas abrigadas aptas para la permanencia y operación de los barcos

(de marea o de flotación, según estén o no sometidas a la acción de las mareas).

- En la zona terrestre, destinada fundamentalmente a la mercancía, nos encontramos con la superficie de operación terrestre constituida por los muelles, que además de facilitar el atraque y amarre de los barcos, sirven de soporte al utillaje y de acopio provisional de mercancías; y los depósitos que además de adecuar un espacio a las mercancías, sirven de regulación de los flujos marítimo-terrestres.
- En la zona de evacuación, destinada al transporte terrestre, debemos diferenciar las vías de acceso al puerto desde la Red de carreteras general, las de circunvalación o reparto y las de penetración a la zona de operación terrestre, con sus áreas de maniobra y estacionamiento.
- Ocasionalmente pueden ubicarse en los puertos una zona de asentamiento de industrias básicas: siderurgias, astilleros, petroquímicas, refinerías, etc. En algunos casos ha sido necesario crear puertos exclusivamente para su servicio.

El conjunto de servicios que presta un puerto se pueden clasificar en función del ámbito al que van destinados.

- Entre los servicios al barco tenemos la consigna, el practicaje, el remolque, el avituallamiento y el mantenimiento.
- Para los servicios a la mercancía tenemos la consigna, la estiba, la aduana, la sanidad, la vigilancia y los servicios comerciales.
- Los servicios al transporte terrestre son los de representación, reparación y estaciones de servicio.
- Para terminar, el apartado de servicios varios, entre los que se encuentran los seguros, los bancarios, los mercantiles, los de comunicación, etc.

2.2. PUERTO DE ESMERALDAS

"Autoridad Portuaria de Esmeraldas fue creada el 28 de diciembre de 1970 mediante decreto ejecutivo número 1043", (www.puertoesmeraldas.gov.ec, 1970), es una entidad estatal, con autonomía de gestión y patrimonio propio, que a través del Puerto Comercial de Esmeraldas, realiza enlace entre el transporte marítimo y terrestre de manera segura, eficiente y económica, apoyando de esta manera al desarrollo del comercio exterior del país.

El Puerto de Esmeraldas es un área marítima llamada dársena, abrigada de la agitación del oleaje por un rompeolas; en las dársenas los buques, se acoderan a tres muelles para efectuar las actividades de carga y descarga de mercaderías. Las actividades de carga facilitan instalaciones para que los clientes internacionales realicen de manera eficiente, económica y segura sus labores.

Los servicios al buque y a la carga son brindados por el Consorcio Puerto Nuevo Millenium (CPNM) de acuerdo al contrato de Prestación de Uso de Servicios, firmado el 15 de Julio del 2004 por un plazo de 25 años; por lo que Autoridad Portuaria es un ente que coordina y regula las actividades de la empresa concesionaria, de manera que sus servicios se presten dentro de los parámetros comprometidos en el Proyecto de Desarrollo de la Concesión. (Milenium, 2004)

2.2.1. Políticas

- Buscar el mejoramiento continuo de la calidad de la Empresa Portuaria.
- Concentrar esfuerzos para lograr la ejecución de las diferentes etapas del desarrollo del Puerto Pesquero.

- Evaluar la gestión operativa de la Empresa Concesionaria.
- Optimizar la utilización de los recursos financieros, mediante la disminución de los gastos corrientes y el aumento de los ingresos corrientes, para revertirlos en obra pública y en bienes de capital.

2.2.2. Objetivos

1.- Administrar las áreas de la empresa Portuaria conforme a leyes, reglamentos y normas establecidos para el efecto, optimizando los recursos que dispone la institución.

2.- Ejecutar conforme a la planificación Presupuestaria, las obras de desarrollo del Puerto Pesquero.

3.- Administrar el control y cumplimiento del contrato firmado con la empresa concesionaria del Puerto Comercial

2.3. CONCESION

“En economía, una concesión es el otorgamiento del derecho de explotación por un lapso de tiempo determinado de bienes y servicios por parte de una empresa a otra, generalmente”. (www.wikipedia.ord, 2011)

A medida que se fue extendiendo el modelo económico neoliberal por los distintos países del mundo, muchas empresas públicas fueron concesionadas como paso anterior a lo que hubiera sido una privatización completa.

La concesión tiene por objeto la administración de los bienes públicos; mediante el uso, aprovechamiento, explotación, uso de las instalaciones, la construcción de obras, de nuevas terminales de cualquier índole sea marítima, terrestre o aérea de los bienes del dominio público del Gobierno.

Los objetivos de estos negocios radican en proporcionar servicios esenciales para el público, por ejemplo, la electricidad, el gas, el suministro de agua, la depuración de aguas residuales y las telecomunicaciones. Las concesiones públicas afectan a casi toda la infraestructura de los países desarrollados, ya que requieren grandes redes de distribución integradas, o la coordinación de muchos servicios esenciales como la red nacional del tendido eléctrico.

Muchas concesiones públicas tienen una estructura de costos que se beneficia de la gran escala, puesto que los costos unitarios caen a medida que la red aumenta. Sin embargo, la existencia de estas redes suele provocar que las concesiones públicas se beneficien de un monopolio natural para dar ese servicio en el área donde operan.

2.3.1. TIPOS DE CONCESIONES:

- Adjudicación directa;
- Proceso público competitivo de ofertas;
- Proceso de subasta pública de frecuencias.

2.4. CONCESION PUERTO DE ESMERALDAS

El contrato de concesión entre Autoridad Portuaria de Esmeraldas y Consorcio nuevo Millenium S.A. se firmó el día (Firma de contrato entre Autoridad Portuaria y Consorcio Nuevo Milenium , 2004) y las operaciones se iniciaron a las 00H00 del 9 de agosto del mismo año.

En la Concesión la entidad que "arrendaba" no compraba el Puerto, trabajaba por un numero acordado de años y luego transferiría al dueño "Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE)" o lo que es lo mismo el Estado, las instalaciones.

Pero además, en el contrato estaba obligado a transferir un conjunto de obras y equipos en que debería invertir obligatoriamente, ya que de no hacerlo, perdería el derecho a operar en el Puerto.

El concesionario realizó diversas inversiones a su propio riesgo. Debería, además, gestionar, el crecimiento acelerado del volumen de cargas que se manipulaban en el puerto ya que esto era lo único que le permitía contar con sus recursos para cumplir con sus obligaciones de pago a APE, cubrir sus costos de operación y amortizar las inversiones que debía hacer.

Por toda esta gestión el concesionario cobraba tarifas a sus usuarios, pero el tope superior de estaba regulado doblemente por APE, y más aún, por la competencia con otros puertos, ósea que estaba obligado a mantener tarifas competitivas.

En el concepto tradicional, es una instalación marítima que pone a disposición de los importadores y exportadores un lugar seguro a los buques y a las cargas, y donde se efectúa la transferencia entre el transporte por mar, tierra y viceversa.

La actitud de un puerto es más que una actitud pasiva. Un puerto moderno es un centro generador de servicios donde se añade a las operaciones con las cargas, y se posibilitan y realizan una serie de negocios encaminados a facilitar el comercio y el transporte en general.

2.4.1. CONSORCIO PUERTO NUEVO MILLENIUM S.A.

El Consorcio Puerto Nuevo Millenium S.A. era una entidad privada encargada de la operación de administración y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas que buscaba optimizar y propender al desarrollo del comercio exterior ecuatoriano. A través de la concesión, el puerto mejoraría sus instalaciones y las operaciones de carga, siendo así la mejor y más rentable alternativa para realizar sus negocios.

Con una gestión administrativa más transparente y dinámica para atender las exigencias y cambios en el mercado internacional, el Consorcio Puerto Nuevo Millenium S.A. contaba con el respaldo de la empresa privada Hidalgo & Hidalgo Constructores, responsable del desarrollo vial del Ecuador y de varios proyectos de envergadura para el progreso del país con más de 45 años de vida jurídica.

2.4.1.1. MISIÓN

Era en aquellos tiempos de satisfacer la creciente demanda de servicios logísticos de los clientes, aplicando los principios de la calidad portuaria en términos de eficiencia,

seguridad, agilidad documentaria aduanera y para aduanera y una relación calidad/precio inmejorable, liderando procesos de desarrollo regional armónico e integral, con un alto compromiso social y ambiental.

2.4.1.2. VISIÓN

De aquel tiempo se manifestaba que El Consorcio Puerto Nuevo Millenium S.A. buscaba convertirse en la mejor plataforma logística portuaria y centro de transporte al servicio de Esmeraldas, el Ecuador y el mundo, impulsando así el desarrollo de la ciudad y Provincia de Esmeraldas para llegar a convertirse en la primera Ciudad Puerto del Ecuador

2.4.1.3. Objetivos

Al manejar mayores volúmenes de carga, surgen ventajas competitivas, gracias a las economías de escala, con los que se lograrán alcanzar los siguientes objetivos:

- Disponer de terminales especializados en el manejo de mercancías que, permiten ofrecer mayor rapidez y eficiencia en el manejo de diversos tipos de carga.

- Obtener más servicios regulares, conexiones mundiales y más frecuencias.

Siendo así, el Consorcio Puerto Nuevo Millenium S.A. una nueva alternativa, al convertirse en un eslabón estratégico de la cadena logística integral del transporte en el Ecuador que beneficiaría el desarrollo del comercio exterior.

2.4.1.4. Servicios al buque

- Facilidades de acceso.
- Uso de Fondeadero
- Remolcadores.
- Practicaje.
- Muellaje.
- Abarloamiento.
- Abastecimiento de combustible.
- Suministros de provisiones.
- Suministro de energía eléctrica.
- Suministro de agua potable.
- Servicio de eliminación de desechos sólidos

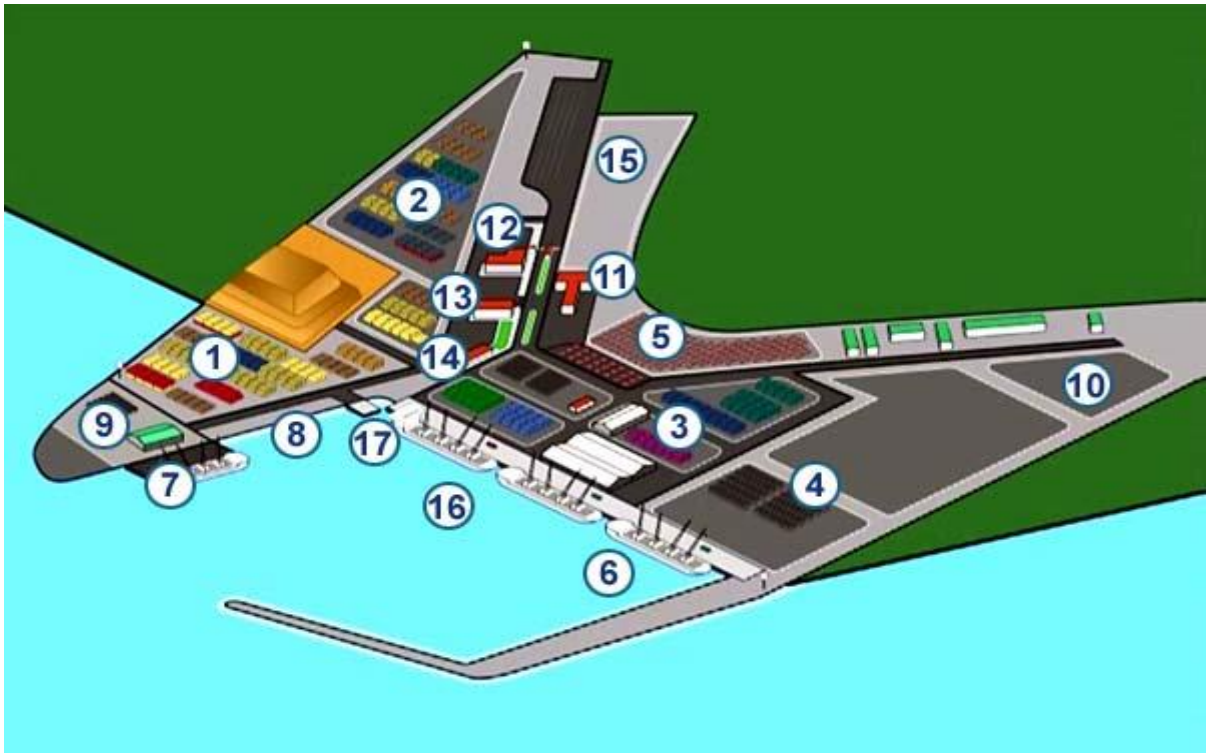
2.4.1.5. Servicios a la carga

a. Carga y descarga.
b. Trasbordo
c. Porteos.
d. Transporte interno.
e. Almacenamiento.
f. Despachos y Recepción.
g. Inspecciones antinarcóticos.
h. Aforos.
i. Consolidación y desconsolidación

2.4.1.6. Servicios al pasaje

- Embarque y desembarque de pasajeros.
- Enlace de servicios de turísticos.
- Comunicaciones.

2.4.1.7. Mapa del Puerto



1	55.745 m^2 Contenedores llenos	**10**	Depósito comercial público
2	50.283 m^2 Contenedores vacíos	**11**	Centro de atención al cliente
3	Almacenamiento de carga general	**12**	Edificio administrativo APE
4	70.000 m^2 Almacenamiento de carga granel	**13**	Edificio de capacitación CPNM S.A.
5	21.302 m^2 Almacenamiento vehículos	**14**	Edificio Administrativo CPNM S.A.
6	Ampliación muelle principal de 150 mt/carga polivalente	**15**	Área de expansión
7	Ampliación muelle de servicio	**16**	Muelle # 1 y # 2
8	Construcción nuevo muelle de 240 mt para contenedores	**17**	Muelle Ro-Ro
9	Tanques de Almacenamiento para graneles líquidos capacidad 10.500 Toneladas.		

2.4.1.8. Conexiones marítimas

Las líneas regulares que se encuentran presentes en el Puerto de Comercial de Esmeraldas son:

Línea Naviera	**RUTA**	**Agencia Naviera**
TBS BBC	Houston / Veracruz / Esmeraldas Callao / Antofagasta	TECNISEA-BADEMAR
MAERSK SEALAND	Balboa / Esmeraldas	MAERSK DEL ECUADOR
WCL	Houston /Veracruz / Esmeraldas Guayaquil / Callao	TRADINTER
MP LINE	Esmeraldas / Buenaventura / Balboa / Pto. Cabello / Pto. Sucre / Cartagena	REMAR
NYK LINE	Nagoya / Yokohama / Pto. Caldera / Quetzal / Buenaventura / Esmeraldas / Guayaquil	REMAR
MITSUI OSK LINES	Japón / Esmeraldas	REMAR
HOEGH AUTOLINER AS OLDENDORF CARRIERS	Venezuela / Colombia / Ecuador / Perú y Chile Matanzas / Buenaventura / Esmeraldas.	ANDINAVE

2.5. OPERACIONES PORTUARIAS

Los puertos son nodos en la cadena logística del transporte, en donde se produce un intercambio de mercancías entre el modo marítimo y los modos terrestres de transporte por carretera y por ferrocarril.

Las operaciones portuarias reúnen las características asociadas a dichos modos de transporte, con especial las relativas al tráfico marítimo, en general asociado al buque y al conjunto de sus maniobras en el ámbito portuario: actividades previas a su entrada en el puerto, sus maniobras dentro del recinto portuario (entrada, atraque, carga y descarga de mercancías, avituallamiento, etc.) y las actividades de salida.

Las operaciones de transporte terrestre (por carretera o por ferrocarril) también reúnen unas particulares características típicas de dichos modos de transporte: entrada en la zona portuaria, circulación por dicha zona, operaciones de carga y descarga de mercancías, y salida de dicho recinto portuario.

Todas estas operaciones relacionadas directamente con el transporte tienen asociados unos determinados riesgos potenciales de daños que pueden afectar al medio de transporte correspondiente, a las mercancías transportadas, a la zona portuaria limítrofe, a los trabajadores o usuarios del puerto e, incluso, a zonas externas al recinto portuario en casos de especial peligrosidad.

En el caso del transporte marítimo, los riesgos estaban habitualmente asociados al propio buque; y relacionados con los riesgos típicos de la navegación; tal es el caso de riesgos de hundimiento, colisión, etc., En otros casos, los riesgos están asociados al transporte de mercancías peligrosas, siendo en estos casos habituales los riesgos de incendio y explosión.

Otros riesgos asociados al transporte se relacionaban con derrames o vertidos de productos nocivos que afectan negativamente al medio ambiente y que, generalmente, son consecuencia de incidentes relacionados con los medios de transporte o de las operaciones de manipulación de dichos productos.

Las zonas portuarias son también escenario de otros riesgos que, aunque no están directamente relacionados con el transporte, sí están asociados al mismo, tal es el caso de los riesgos relacionados con los medios utilizados en las operaciones de carga y descarga de mercancías, con las instalaciones y condiciones de su almacenamiento, etc., lo que implica un riesgo asociado a instalaciones portuarias.

Algunas de las instalaciones portuarias de almacenamiento de determinadas mercancías representaban un riesgo de origen químico de especial peligrosidad para la zona portuaria, e incluso para zonas exteriores limítrofes al puerto; tal es el caso de aquellas sustancias y productos regulados por diferentes normativas aplicables a ciertas instalaciones independientemente del hecho de que estén situadas dentro o fuera del puerto.

Las actividades portuarias también estaban sometidas a la reglamentación relativa a la seguridad y salud laboral de los trabajadores que desempeñan su trabajo en el ámbito portuario, por lo que es de aplicación, en dicho ámbito, la normativa relacionada con la prevención de riesgos laborales que no solamente afecta a las operaciones portuarias habituales, sino que también se extiende su ámbito de aplicación a otras actividades no directamente relacionadas con las operaciones de transporte, como es el caso del ámbito de las obras portuarias de construcción.

Ciertos riesgos, habitualmente relacionados con el tráfico de determinadas mercancías (mercancías perecederas, productos derivados de vegetales o animales, etc.) o de personas, afectan al ámbito de la sanidad.

2.5.1. Logística Portuaria

La logística es la disciplina que intenta rigurosamente la lógica de una actividad, la regulación de los flujos físicos de mercancías.

La logística empresarial es el conjunto de actividades que tiene por objetivo la colocación, al menor costo, de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo donde una demanda existe.

Entonces, la logística estaba involucrada en todas las operaciones que determinan el movimiento de productos: localización de unidades de producción y almacenes, aprovisionamiento, gestión de flujos físicos en el proceso de fabricación. Embalaje, almacenamiento y gestión de inventarios, manejo de productos en unidades de carga y preparación de lotes a clientes, transporte y diseño de la distribución física de productos.

La logística se hallaba intrínsecamente unida a la circulación física de las mercancías. Es la que controla la información del movimiento de las mercancías, y ha transformado la producción, las técnicas de gestión de almacenaje y de distribución.

La logística en la cadena de transporte servía para optimizar todas las gestiones que conducen a entregar una carga. Es por ello, un factor esencial de todas las empresas, y como no, en las dedicadas al transporte.

Así, la competitividad de una cadena logística, entendida como la implantación de la logística para realizar y controlar un segmento de la circulación reside en el conjunto coste/tiempo, en el que la tramitación documental y el transporte han de informarse conjuntamente. La circulación física de las mercancías se materializa en la cadena de transporte.

La modernidad de los puertos se estructura hacia la logística, mejorando su infraestructura marítima y de transporte, y la generalidad de sus servicios. La economía mundial apela por los puertos como centros de distribución y servicios del valor añadido.

La ampliación de las actividades portuarias alcanza a la industria, el comercio y la administración. La coyuntura del nuevo puerto se basa en los puertos de la tercera generación, en el puerto como comunidad portuaria.

La revolución de la logística en los puertos demuestra su influencia en el sentido global de la economía.

En un mundo donde lo más rentable es fabricar, transportar al punto de consolidación y de ahí distribuir la mercancía a los diferentes puntos de conexión directa con el consumidor,

es preciso disponer de una red de transporte rápida, eficaz y competitiva, ya si se entiende el transporte marítimo como cadena del transporte multimodal que hoy impera.

La prontitud en el traslado de las mercancías combina los diferentes modos de transporte posibles en el recorrido solicitado, de manera que el transporte sea veloz y económico.

Para conseguir la eliminación de almacenamientos, se necesita un sistema de transporte e información eficaz del mismo que evite la acumulación de existencias innecesarias. Los puertos nunca deben actuar como un cuello de botella, sino que han de facilitar al máximo la disponibilidad de las mercancías.

Los Puertos también sufren el acoso de acelerar al máximo el paso de mercancías por los mismos, teniendo en cuenta las exigencias medioambientales y las regulaciones laborales de la zona. La respuesta a estas nuevas necesidades reside en las tecnologías de la información, como las que se desarrollan en los siguientes capítulos aplicadas a las terminales de vehículos.

En definitiva, los puertos en la actualidad han ampliado sus funciones tradicionales a las actividades logísticas y se han establecido como ejes del transporte multimodal.

CAPITULO III. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. PROCEDIMIENTO GENERAL:

3.1.1. Investigación Documental: La presente investigación tuvo su respectiva sustentación teórica.

3.1.2. Investigación de Campo: Para tener mejores resultados y/o datos reales se realizaron visitas a las empresas importadoras y exportadoras.

3.2. MUESTREO:

POBLACIÓN: Las personas que comprendían en aquel tiempo en la Provincia de Esmeraldas era un total de 9987 personas. A la cual se aplicó la siguiente fórmula para calcular la muestra:

$$n = \frac{Z^2 * P * Q * N}{Z^2 * P * Q + N * e^2}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra.
Z = Nivel de confiabilidad.
P = Probabilidad de ocurrencia.
Q = Probabilidad de no ocurrencia.
N = Población.
e = Error de muestreo.

Datos:

n = ?
Z = 96% = 2.05
P = 0.5

Q = 1 - 0.5 = 0.5

N = 9987

e = 6% = 0.06

$$n = \frac{(2.05)^2 * (0.5) * (0.5) * (9987)}{(2.05)^2 * (0.5) * (0.5) + (9987) * (0.06)}$$

n=284, personas a ser encuestadas.

El análisis de las encuestas se encuentra en la sección de anexos.

3.3. PRUEBAS:

Los resultados y datos más relevantes fueron comprobados bajo sustentación teórica e instrumentos visuales.

3.4. CUESTIONARIOS

FORMA DE LAS PREGUNTAS: Se realizaron preguntas filtro dependiendo del diseño de preguntas y cuestionario con preguntas cerradas y abiertas para obtener todo tipo de información ya que si se realizaban preguntas cerradas limitaríamos al entrevistado.

3.5. ORDEN DE LAS PREGUNTAS

Las preguntas tuvieron un orden lógico, dependiendo de las encuestas que empezaron con una pregunta filtro y luego el resto y obviamente con sentido común.

3.6. RESPUESTAS

Las respuestas fueron claras, para poder analizar la información con criterio propio y hacer que la investigación sirva para mejorar los negocios en cuanto al transporte marítimo.

3.7. RECOPILACIÓN DE DATOS

La información recopilada fue de dos fuentes: Fuente primaria y fuentes secundarias. Las fuentes primarias fueron el Internet principalmente, las revistas, folletos acerca del puerto, y las fuentes secundarias inquietudes a profesionales de la concesionaria.

3.8. ANÁLISIS DE LOS DATOS

La información fue analizada y tabulada con criterio propio y sentido común con el fin de dar a conocer los términos y condiciones de negociación en el transporte marítimo internacional.

El análisis de los datos encuestados de aquel tiempo se encuentra en la sección de anexos.

Análisis estadístico del puerto de Esmeraldas con otros puertos de aquellos tiempos, se encuentran en sección anexos.

CAPITULO IV.
ANÁLISIS DE LAS CLAUSULAS DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

Los accionistas del "grupo control" la Cia. Hidalgo & Hidalgo y el Grupo Portuario S.A. eran los mayores accionistas con un 51% de inversión, 25.5% respectivamente, pero el 13 de Enero del 2006 el gerente General del consorcio Puerto Nuevo Milenium S. A. presentó un oficio a A.P.E. solicitando la compra de acciones entre accionistas por parte del Grupo Control es decir la transferencia de acciones entre accionistas del mismo grupo para de esta manera incurrir en una falta al no tomar en cuenta lo estipulado en la cláusula 20 la cual se expresaba los siguiente: (CPNM, 2008)

5.1. CLÁUSULA 20.- Transferencia de acciones de la sociedad concesionaria.

1. Las transferencias de acciones en la Sociedad Concesionaria requerían la autorización previa y expresa de la APE, mediante el procedimiento establecido en los dos últimos incisos de la cláusula anterior. El Concesionario cumpliría y haría cumplir a sus accionistas las restricciones a las transferencias establecidas en la normativa vigente.

2. Los accionistas titulares de las acciones correspondientes a la serie del "grupo de control", podrían transferirlas a terceros, siempre que se cumpliesen, acumulativamente, los siguientes requisitos:

   a) Que, como mínimo, hayan transcurrido 5 (cinco) años del comienzo de la concesión.

   b) Que el que adquiere las correspondientes acciones reúna iguales o superiores calificaciones para el cumplimiento del Contrato de Concesión y de las condiciones de habilitación para la prestación de los servicios, con respecto a las calificaciones

que le fueron exigidas al accionista enajenante integrante del "grupo de control" de la Sociedad Concesionaria.

c) Que se hayan obtenido, si fuere del caso, las autorizaciones de otras entidades públicas que la normativa vigente haya prescrito para estas operaciones en particular.

d) Que el que deseaba adquirir las acciones enajenadas no se encontrase en situación jurídica que le hubiere inhabilitado para participar en el procedimiento licitatorio o para convertirse en adjudicatario del contrato principal por las razones de falta de legitimación, de incapacidad, y/o de inhabilidad legal para contratar con la Administración.

e) Que como consecuencia de la enajenación de acciones no se generase una situación de incumplimiento de lo dispuesto en la Resolución No 082 de Regulación de la Competencia en la Actividad Portuaria de fecha 17 de octubre de 2001, que se publicó en el Registro

5.1.1. EVALUACIÓN ANUAL DE DESEMPEÑO

Con relación a la batimetría el C.P.N.M. debió de velar por que se mantenga la profundidad con la que la recibió (11.5m) y la dejó con (10m) de profundidad, a la dársena debió dársele el mantenimiento adecuado por parte de la concesionaria controlado eficazmente por la APE, lo que no se realizó y trajo como consecuencia la acumulación de sedimentación en esta área que en el futuro incurriría en gastos para la APE. (CPNM, Consorcio Puerto Nuevo Milenium, 2008)

5.2. CLAUSULA 41.- LITERAL 10.- BATIMETRÌA: (La batimetría es la ciencia que mide las profundidades marinas para determinar la topografía del fondo del mar).

Cuando el dragado de mantenimiento de la bocana o entrada del puerto a los niveles batimétricos establecidos en ese Contrato, si superaba el volumen medio de dragado

efectuado en estas zonas en los tres años anteriores al otorgamiento de la concesión (el volumen referido es de 150,000 m3 anuales), la APE en aquellos tiempos sería económicamente responsable por el exceso de dragado requerido y, exclusivamente, en la cantidad que superó la cifra anual referida, según liquidación del Concesionario efectuada por su dragador y auditada por la APE, o por quien estaba determinada. La APE controló, en este caso, el costo y eficiencia de la parte del dragado que se realizaría en su nombre y por su cuenta, pudiendo proponer la realización a su costo, si existen, alternativas más económicas o eficientes al exceso de dragado que debería realizar el Concesionario.

Por lo menos una (1) vez al año el Concesionario efectúo, auditado por la APE o por quien estaba determinado, una batimetría de la zona de acceso a la bocana del puerto y zona de influencia para la navegación de la desembocadura del río, antepuerto y muelles, a efectos de que determinasen el cumplimiento de los compromisos de dragado o, en su caso, las diferencias constatadas.

5.3. CLAUSULA 42. EVALUACIÓN ANUAL DE DESEMPEÑO

Sin perjuicio del continuo seguimiento de la Concesión, la APE procedió a realizar anualmente una evaluación integral sobre su desarrollo, a efectos de verificar el cumplimiento de los objetivos de la concesión y los términos contractuales, a través de la auditoría externa contratada por el Concesionario, que debería aportar los elementos e indicadores para esta evaluación, sin perjuicio de la potestad de la APE para tomar sus propias informaciones a la que se refiere la Cláusula anterior. Esta auditoría, a la que se refiere el Numeral 10 de la cláusula 41, formó parte integrante del sistema de control de la APE, en relación al cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario.

5.3.1. Contratos con Operadores Portuarios: Biopalm S.A.

Biopalm S.A. es una empresa encargada de almacenamiento y operación de gráneles líquidos y sólidos. Además se dedica a la compraventa, importación, exportación, consignación, almacenamiento, distribución y representación nacional e internacional de

aceites vegetales y sus productos derivados, insumos, etc. La cual se realizaron en las instalaciones del C.P.N.M. Accionistas:

ACCIONISTAS	CAPITAL SUSCRITO	CAPITAL PAGADO NUMERARIO	CAPITAL POR PAGAR	%	CAPITAL TOTAL
Representante legal de Hidalgo & Hidalgo	600.000,00	150.000,00	450.000,00	60,00	600.000,00
EPACEM S.A.	100.000,00	25.000,00	75.000,00	10,00	100.000,00
COEPALMA	300.000,00	75.000,00	225.000,00	30,00	300.000,00
TOTAL	1.000.000,00	250.000,00	750.000,00	100,00	1.000.000,00

Como se puede observar el accionista mayoritario de BIOPALM S.A., era Accionista de la Empresa HIDALGO e HIDALGO S.A., que a su vez es el único accionista del C.P.N.M.

El artículo 1 "Ámbito de Aplicación" del capítulo l "Principios Generales" y el artículo 5 "Concentración Empresarial" del Capítulo 3 "Concentraciones Empresariales, abuso de posición dominante y conflictos de interés" de la regulación de la Competencia de las Actividades Portuarias, emitidas con Resolución 82 del 31 de Octubre del 2001, establecen: "Q*uienes sean accionistas de la sociedad titular de una concesión dentro de un Puerto Comercial Estatal, no podrá ser directa o indirectamente accionistas de otra sociedad concesionaria dentro del mismo puerto.*"

Como se puede observar el C.P.N.M. no tomó en cuenta lo que dicta el numeral 4 de la cláusula 52; es decir el consorcio al estar conformado por un solo accionista representado por el grupo control y al contratar a la empresa Biopalm S.A. en la que también es accionista mayoritario; no debieron de realizar dicha contratación.

5.4. CLAUSULA 52. SUBCONTRATACIÓN DE ACTIVIDADES COMPRENDIDAS EN EL OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Numeral 4:

Tratándose de subcontrataciones con accionistas integrantes del grupo de control de la Sociedad Concesionaria o personas naturales o jurídicas relacionadas, bastará con acreditar el cumplimiento del requisito mencionado en el literal D del numeral 1 de esta cláusula y de las regulaciones para la competencia que establece la Resolución No. 82 de Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias de fecha 17 de octubre de 2001, publicada en el Registro Oficial No. 444 de fecha 31 de octubre de 2001.

5.5. CLAUSULA 3. OBJETO Y ALCANCE DE LA CONCESIÓN.-

APE, delega, autoriza y otorga al concesionario la presente concesión, bajo la modalidad de "Concesión de prestación de Uso", la ocupación y uso del Puerto Comercial de Esmeraldas, en régimen de exclusividad regulada para que mediante dicha concesión, preste los servicios, ejecute la explotación y desarrolle todas las áreas e instalaciones del citado puerto comercial, para cuyo efecto el concesionario podrá ejecutar cualquier clase de actos y contratos permitidos por las Leyes vigentes y estipulados en el presente Contrato.

La explotación del puerto en régimen de concesión de uso, implicará la prestación delegada de todos los servicios portuarios y conexos en forma indirecta por la APE, a través del Concesionario.

5.5.1. INFORMES DEL CONCESIONARIO

Al momento de la presentación de los informes trimestrales el C.P.N.M.; en el informe del 1 de Julio del 30 de Septiembre del 2006, no adjunta documentos como copias de contratos y/o facturas que sustenten los gastos efectuados por concepto de pago de anticipo de dragado, operación y mantenimiento; documentos que son de mucha importancia ya que estos podrían afectar en un futuro la situación Económica – Financiera.

5.6. CLAUSULA 44. INFORMES DEL CONCESIONARIO

“Numeral 2:

También el Concesionario deberá, en o antes del día veinte (20) de cada trimestre calendario, entregar a APE un informe de las operaciones del Puerto en relación al trimestre anterior, el que incluirá la siguiente información:

a) Toda operación y trabajo de mantenimiento significativo, llevados a cabo, haciendo referencia específica a cualquier requerimiento inusual o imprevisto y las razones de los mismos, como también cualquier operación y trabajo de mantenimiento de importancia previstos para el siguiente trimestre;

b) Datos de seguridad y accidentes, e información relativa a cualquier daño al medio ambiente que se genere en el Puerto Comercial, incluyendo posibles derrames e incendios; y

c) El valor acumulado recibido por los subcontratistas, operadores y administradores contratados por el Concesionario, ya sea del Concesionario o directamente de los clientes, en relación con los subcontratos que se permiten y el valor acumulado cobrado por concepto de precios, cobros y cargos a los clientes durante tal trimestre en relación con los precios regulados en este Contrato.”

En esta cláusula observamos que todo estaba a favor de la Concesionario en la cual emanaba informes de mantenimientos, seguridad, valores recibidos, lo cual nunca se verificó

5.6.1. PROCEDIMIENTO PARA SUBCONTRATACIÓN DE OBRA CIVIL:

(Tanques de Almacenamiento)

El inconveniente que se presenta con los tanques de almacenamiento es que se pidió su construcción en el año 2007 y se aprobó dicha construcción entregando toda la documentación técnica como son los análisis de precios unitarios, planos, presupuestos, especificaciones técnicas, cronogramas, etc. Cabe recalcar que el contrato estipula que

todas las obras que construya la concesionaria serán tomadas como patrimonio de APE pero hasta mayo del 2009 no estaban ingresados como activos fijos de Autoridad Portuaria.

5.7. CLAUSULA 6. TITULARIDAD DE LOS BIENES E INSTALACIONES.

Serán del Patrimonio de APE todas las áreas, obras, edificios, equipamientos e instalaciones que adquiera o construya la Concesionaria en el área concedida, desde el momento mismo de su construcción o de su destinación a la misma por parte de la Concesionaria. Serán también patrimonio de APE todos los derechos que recaigan sobre los bienes antes enunciados. Las construcciones y materiales de las obras así como dichos equipos e instalaciones se incorporarán al patrimonio del Ente Concedente, desde su construcción o colocación.

5.7.1. TRIBUTOS DE CONTRATACION DE CONSECIÓN.

Al momento de firmar el contrato de concesión la concesionaria C.P.N.M. adquirió responsabilidades que la APE antes tenía como era el pago del 2% a la Casa de la Cultura por los ingresos que percibe por el cobro de tasas arancelarias y que hasta Marzo del 2009 no habían sido cancelados dichos valores, es decir no habían acatado la Disposición de la Constitución Política de la República del Ecuador, Cláusula 37 del Contrato de Concesión y el Art. 32 de la Ley Orgánica de la Casa de la cultura Benjamín Carrión.

5.8. CLAUSULA 37. TRIBUTOS

Numeral 1:

El Concesionario será responsable de todos los tributos, actuales y futuros, que se apliquen a la Sociedad Concesionaria en la República de Ecuador o por otros que surjan de este Contrato o de las actividades que lleve a cabo la Sociedad Concesionaria en el cumplimiento de las obligaciones que por éste se le imponen.

5.9. CLÁUSULAS DE MAYOR INCIDENCIA

TIPO DE EXAMEN	CARACTERÍSTICAS	TIPO DE FALTA	SANCIÓN
Transferencia de Acciones	Los accionistas titulares de las acciones correspondiente a la serie del "Grupo Control", podrán transferirse a terceros siempre que se cumplan los siguientes requisitos: • Que como mínimo hayan transcurrido 5 años de la concesión (2004). • Que la persona o Cia. Que adquiera las correspondiente acciones reuna iguales o superiores calificaciones para el cumplimiento de contratos de concesión (cláusula 20)	CPNM asume control del 51% serie A sin tener capacidad técnica. APE no dio a conocer a la DIGMER sobre cambio de acciones en el grupo de control serie A. Gerencia del CPNM y Gerencia de APE inobservaron cláusula 20. Conclusión: Omitieron cumplimiento de requisitos previo de literales a, b, c, d y e de la cláusula 20.	Gravísima
Evaluación Anual de Desempeño (Batimetría)	Por lo menos una vez al año la concesionaria realizará una batimetría de la zona de acceso a la bocana del puerto y zona de influencia mientras que APE lo hará anualmente a efectos de verificar el cumplimiento de los términos del contrato de concesión. Cláusula 41 y 42.	Planos no disponen de totalidad de firmas. Solamente fueron aprobados por el Fiscalizador del CPNM. No realiza batimetría de acuerdo al numeral 10 de la cláusula 20.	Gravísima
Contratos Operadores Portuarios (BIOPALM)	"Quienes sean accionistas de la sociedad titular de una concesión dentro del Puerto Comercial Estatal, no podrán ser directamente e indirectamente accionistas de otra sociedad concesionaria dentro del mismo puerto." Cláusula 52 y 3. Regulación de competencias en actividades portuarias Art. 9 y 5.	Presidente de Biopalm& CPNM inobservo Art. 9 de la Regulación de Compt. Activ. Portuarias. APE no aplica sanciones en el numeral 4 de la cláusula 50 y 3 del contrato de Concesión. No se observó el literal b del Art. 5 de la regulación de la Competencia en las actividades Portuarias.	Grave y Gravísima respectivamente.
Procedimiento para la subcontratación de Obra Civil. (Tanques de Almacenamientos)	**Titularidad de los bienes e instalaciones.** Las áreas. Obras, edificios, equipamiento e instalaciones se consideren inmuebles por destinación, es decir los bienes inmuebles que recaen sobre ellos, como las servidumbres y otros se incorporan al patrimonio de APE, desde la celebración del contrato de compra o construcción por parte de la concesionaria.	Falta de tramitación por parte de APE para hacer cumplir con lo estipulado en la cláusula 6.	Grave
Informes del Concesionario	Falta de sustento o documentos que sustenten los informes presentados a la APE de acuerdo a las operaciones que se vayan a realizar en las instalaciones portuarias(Cláusula 44 literales a y c del numeral 2)	Informes del CPNM no cumplen requisitos en los literales a y c del numeral 2 de la cláusula 44 del C.C. Los informes mantienen los mismos incumplimientos lo cual debería haber causado una sanción grave y posterior gravísima por reincidencia.	Grave y Gravísima.

5.10. RESUMEN DEL ANALISIS DE CONTRALORÍA

#	Tipo de Examen	Tipo de Falta	Pagina	Sancion	Pagina
1	TRANSFERENCIA DE ACCIONES				
	A. Grupo de control:	CPNM asume control del 51% serie A sin tener cap. Tecnica.	16		
		No cumple con los requisitos establecidos en Resolucion 110/01 DIGMER	16		
		APE no dio a conocer a la DIGMER sobre cambio de acciones en el grupo de control serie A	16		
	B. Grupo de libre inversion:	APE autorizo transferencia sin cumplir requerimiento de autorizacion resolucion 082	17		
	C. Conclusion:	Gerencia del CPNM y Gerencia de APE inobservaron clausulas 19, 20, 28	17	Clausula 67 Gravisima $15,000-$50,000	17
		Omitieron cumplimiento de requisitos previo auto. Literales a,b,c,d y e de la clausula 20	17		
		Transgredieron preceptos especificos de las bases anexox (6,6.1)	17		
		No consideraron Registro Oficial #444 31/Oct/2001 y normativa 110/01 6/09/2001	17	Inicio de proceso sancionatorio a las clausu	22
2	PRESTACION DE SERVICIOS				
	A. 2008 y 2009	APE no efectuo los efectivos reajustes con relacion a la tasa a la carga	24		
	B. Precios Maximos	Division de servicios en varios items superando precios maximos viola clausula 35 del C.	25		
		Consecionario no observa clausula 35		Violacion clausula 35 Grave $3,000-$15,000	25
3	MEDIACION PARA COBRO DE CANON CONCESIONAL				
	A. Teus y Box	NO SE RESUELVE NADA NI A FAVOR NI EN CONTRA	27-32		
	B. Metodo utilizado para mediacion	Se inobserva clausula 53 y art. 4 Titulo DEL ARBITRAJE de la ley de arbitraje y Mediacion	36		
		No se evidencia experiencia en los mediadores en temas portuarios		Ninguna	37
4	Proyecto Social de Progreso				
	A. CPNM	Presentacion tarde (97 dias) inobservando clausula 23 del contrato de concesion	47		
	B. APE	Comite sin facultad y sin observar procedimientos en la clausula 28 Contrato de Concesion	49		
		aprobo la redistribucion. / No ejecutaron obras de importancia.	49	Ninguna	
5	Evaluacion anual de desempeño				
	A. Batimetria 2007	Planos no disponen de totalidad de firmas	51		
	B. Batimetria 2008	Solamente fueron aprobados por el Fiscalizador del CPNM	51		
	C. Batimetrias 2005 y 2006	No existen y en el 2007	51		
		No se observo clausula 42 Contrato de Concesion	55-56	Falta Gravisima	56
		No realiza batimetrias de acuerdo a #10 de la clausula 41	60		
	D. Seguimiento de Recomendaciones	Se incumplen 21 recomendaciones incluidas en los informes de auditoria	60		
6	Contratos con Operadores Portuarios				
	A. Contrato con Biopalm	Presidente de Biopalm & CPNM inobservo art 9 de la Regulacion de Compt. En Activ. Portuarias	63		
	B. Operaciones de embarque Biopalm	APE no aplica sanciones en el #4 clausula 52 clausula 3 del Contrato de Concesion.	71	Falta Grave y Gravisima respectivamente	71 & 73
		No se observo la letra b) del articulo 5 de la regulacion de la Competencia en las			
		actividades Portuarias			
7	Procedimiento para la subcontratacion de obra civil				
	A. Tanques de almacenamiento	APE no realiza ningun tramite para que se cumpla la clausula 6	78	Falta Grave	78
		Informes del CPNM no cumplen requisitos en los literales A y C del #2 de la clausula 44 del C.C.	82		
		Los informes mantinen los mismos incumplimientos lo cual deberia haber causado un sancion	83		
8	Informes del Concesionario	grave y posterior de gravisima por reincidencia	84	Falta grave y gravisima	
		Importante se comprueba que el Jefe del departamento de Control de Concesiones no cumplio			
		con la disposicion de APE guardando la documentacion y por lo tanto deteniendo el tramite.			
9	Actualizacion de precios del contrato de Concesion	APE realizo ajustes ya que el CPNM cobro tarifas adicionales a los precios maximos	98	Ninguna especifica	
10	Tributos del Contrato de Concesion				
	A. Casa de la Cultura	Incumplimiento de la clausula 37 del contrato de concesion.	102		
		A marzo del 2009 debe $577,557.31 y que no incluye el cobrado mediante titulo de credito	102-103	Falta Grave	103

RESUMEN DEL ANALISIS DE CONTRALORÍA

11	Garantias y seguros a Constituir				
	A. Poliza de fiel cumplimiento	Se incumplio la clausula 28 y los # 3 y 13 de la clausula 38, del contrato de concesion	110		
	B. Poliza de responsabilidad civil	Se incumplio con el #6 de la clausula 38	112		
	C. Poliza de riesgo total o incendio	CPNM incumple clausula 28y con los #3 y 13 de la clausula 38 contrato de concesion	114		
	D Poliza de accidentes personales	Se renueva 6 dias posteriores a la fecha de vencimiento	120		
		Se presenta a APE 14 /06/2006 sin previo analisis de la APE incumple clausula 38 y #3 y 13 de la clausula 38	120	Habla de proceso sancionatorio pero no especifica	
12	Proceso para el juzgamiento de las infracciones	Proceso instaurado pero sin finalizar donde APE sanciona al Consorcio con falta gravisima	124-128	Podria convertirse en falta gravisima	
13	Resultados del apoyo tecnico de ingenieria	Varias faltas de seguimiento de los departamentos de APE y CPNM	128-133	No aplica y no dice nada	
14	Aprobaciones previas para ejecucion de obras del proye tecnico basico y proyecto de desarrollo de la concesion	Varias faltas por parte APE al no requerir documentacion para construcciones	135	No dice nada	
15	Cumplimiento de conograma de ejecucion de obras y adquisicion de maquinarias	No se cumple con ampliacion de muelles ni cambio de bodega.	136-142		
16	Ejecucion del Proyecto social de Progreso	Comite de seguimiento de progreso incumplen clausulas 2 y 23 del contrato de concesion	143-145	Corregir no hay sancion	145
17	Licensia y auditorias ambientales	Gerentes de APE y CPNM no iniciaron proceso de licensia ambiental ni auditoria ambiental de acuerdo a articulos 20, 21 y 22 de ley de gestion ambiental	146-147	Corregir no hay sancion	147
18	Estudio de impacto ambiental del dragado del puerto	Gerente General APE y CPNM incumple articulo 26 de la Ley de gestion ambiental	147-150	Corregir no hay sancion	150
19	Contaminacion ambiental del aire en la importacion de Clinker y Astillas	Oficial de Seguridad APE y el CPNM no cumple capitulo 6 #6 del contratato de concesion	150-155	Corregir no hay sancion	**155**
20	Sistema de seguridad contra incendios	Gerente de APE y CPNM inclumplen clausula 27 #3 del contrato x no tener el remolcador	150-157	Corregir no hay sancion	**157**
21	Cumplimiento de recomendaciones de auditoria de gestion 2007	No se cumple recomendaciones auditoria 2007	157-158	Corregir no hay sancion	**158**
22	Fiscalizacion y supervision	No se cumple capitulo 7 del estudio de impacto ambiental. Oficial de seguridad integral de APE incumple disposicion señalda en oficio Digmer-SUP-07-03 de Enero 30 2007	158-161	Corregir no hay sancion	**161**
23	Seguridad en la via de ingreso y acceso a los patios de parqueo de las instalaciones concesionadas	No se cumple literales f, h y k del manual de funciones de la APE	161-164	Corregir no hay sancion	**164**

15 Habla de una posible sanción si no se ejecutan los trabajos dentro de los plazos establecidos en el plazo de ejecución de conforme al estipulado en cláusulas 64 y 64 del contrato de concesión

CAPITULO V. IMPACTOS.

6.1. ANALISIS DE IMPACTOS

El procedimiento para identificación de impactos sigue la lógica de fenómenos que constituyen procesos con causas y efectos, o sea, dado un factor generador de impacto (causa), habrá un efecto, desglosado por componentes. Se trata de un proceso, en el que hay un tiempo crítico entre la causa y el efecto, no configurando una relación de definición automática.

6.1.1. IMPACTO SOCIAL

NIVELES DE IMPACTO / INDICADOR	-3	-2	-1	0	1	2	3
Relación con la Comunidad		1					
Desempleo		1					
Confianza o Credibilidad			1				
Nivel Organizativo	1						
TOTAL	-3	-4	-1				
						Σ = -8	
Nivel de Impacto Social	$\frac{\Sigma}{n} = \frac{-8}{4} = -2$						
Nivel de Impacto = Medio Negativo							

Elaborado por: Ligia Paredes.

Análisis.

- La concesionaria que administró APE, no mantenía una relación de informar los avances que se iban produciendo poco a poco en el Puerto con la comunidad Esmeraldeña, por lo cual el nivel de impacto es de medio negativo.
- Con respecto al desempleo la concesionaria mantuvo sus propias políticas de contratar empleados, por esta razón el nivel de impacto es de medio negativo, es decir habiendo personal idóneo para desenvolverse en los diferentes puestos de trabajos no se daba la contratación.

- La confianza y credibilidad del pueblo Esmeraldeño hacia la concesionaria es de impacto bajo negativo debido a la organización que mantenía con el Puerto.
- A nivel organizativo tiene un nivel de impacto alto negativo debido a que no cumplió lo estipulado en los artículos que se acordaron con la APE.

6.1.2. IMPACTO CULTURAL

NIVELES DE IMPACTO / INDICADOR	-3	-2	-1	0	1	2	3
Valores			1				
Utilización tiempo libre		1					
Costumbres		1					
TOTAL		-4	-1				
						Σ = -5	
Nivel de Impacto Cultural	$\frac{\Sigma}{n} = \frac{-5}{3} = -1.66$						
Nivel de Impacto = Medio Negativo							

Elaborado por: Ligia Paredes.

Análisis.

- La concesionaria padeció de valores éticos y morales en contra de la Ciudadanía Esmeraldeña, obteniendo un nivel de impacto bajo negativo por no cumplir lo acordado en el contrato con la APE.
- Nunca se preocupó por los trabajadores de que realizaban los trabajadores en sus tiempo libre e integrarlos como familias y hacerlos sentir que son parte del engranaje de la concesionaria.
- Ejecutar las costumbres que tiene la Provincia de Esmeraldas para de esta manera colaborar con el desarrollo e integración del pueblo esmeraldeño.

6.1.3. IMPACTO ECONOMICO

NIVELES DE IMPACTO / INDICADOR	-3	-2	-1	0	1	2	3
Productividad					1		
Sistema Financiero					1		
Deudas Externas	1						
Dinamización del Sector Financiero	1						
TOTAL	-6				2		

$\Sigma = -4$

Nivel de Impacto Económico $\frac{\Sigma}{n} = \frac{-4}{4} = -1$

Nivel de Impacto = Bajo Negativo

Elaborado por: Ligia Paredes.

Análisis.

- Al respecto de la productividad la concesionaria realizó mucha actividad marítima debido a que le interesaba desarrollar sus planes que tenían planificados.
- El sistema financiero lo tiene a favor debido a que la productividad le estaba desarrollando ingresos por tal motivo dichos ingresos son excelente para la concesionaria.
- Con las deudas externas el cual es un indicador de mucho cuidado debido a que se puede producir una falencia en la parte económica que administra la concesionaria.
- Por lo tanto al existir productividad marítima el sector financiero comienza a dinamizarse en la parte económica por la existencia de desarrollo marítimo en el puerto.

6.1.4. IMPACTO AMBIENTAL

NIVELES DE IMPACTO / INDICADOR	-3	-2	-1	0	1	2	3
Rios							1
Lixiviación			1				
Pesca	1						
Tráfico marítimo	1						
TOTAL	-6		-1				3
						$\Sigma = -4$	
Nivel de Impacto Ambiental	$\frac{\Sigma}{n} = \frac{-4}{4} = -1$						
Nivel de Impacto = Bajo Negativo							

Elaborado por: Ligia Paredes.

Análisis.

- Ríos: muchos de los residuos que desembocan en el litoral provienen de las cuencas hidrográficas. Los residuos flotantes que transitan por ellos llegan al mar dispersándose, acompañados de las aguas residuales de todas las industrias que hay en sus proximidades.
- Lixiviación: Lavado que el agua de la lluvia realiza sobre los productos lanzados al suelo. Las lluvias torrenciales arrastran consigo hacia ríos, rieras, torrentes, escorrentías y alcantarillas todo aquello que encuentra en su camino hasta desembocar en el mar.
- Pesca: elementos tales como sedales, redes… que llegan al mar de forma accidental o deliberada
- Tráfico marítimo:
  - Descarga al mar residuos de limpieza de tanques.
  - Descarga al mar de sustancias nocivas sólidas y líquidas.
  - Emisión de gases nocivos.
  - Aguas negras y basuras.
  - Vertidos de hidrocarburos.
  - Ruidos provocados por las hélices, los motores de los buques, radar y sonar.

6.2. CONCLUSIONES:

- Las ventajas y beneficios de este proyecto de aquel tiempo, (2004-2009) no fueron visibles hasta ese momento, esto expresado por la gran mayoría de quienes operaban en el mencionado puerto, quienes afirmaron que las obras no se ejecutaban en los plazos establecidos lo cual repercutió enormemente para el desarrollo comercial de la ciudad, la cual veía en este proyecto una oportunidad para competir con los grandes puertos a nivel regional y mundial.

- En el primer año de concesión de aquel entonces no representó avances significativos para el Puerto de Esmeraldas esto debido al incumplimiento de la concesionaria con el cronograma establecido inicialmente en el Contrato establecido.

- Al realizar el análisis de los cuadros estadísticos de movimiento marítimo en el Puerto de Esmeraldas en aquellos tiempos, las estadísticas nos muestran índices no muy alentadores resumiéndose en la disminución significativa de carga con respecto a los otros puertos motivo de análisis.

- El incumplimiento originó el descontento e inconformidad por parte de los operadores del comercio. Como consecuencia de los múltiples inconvenientes presentes en el proceso de concesión tales como los problemas legales que paralizaron las expectativas de la población en general, con lo cual se puede concluir que el impacto socioeconómico de esos años (2004-2009) el comercio exterior ecuatoriano fueron mínimo.

6.3. RECOMENDACIONES:

Que no se desvié el enfoque original de la Concesionaria, de trabajar por el bienestar de la institución como lo es APE.

Que para los próximos contratos con estos tipos de concesionaria, se los deben estar monitoreando o fiscalizando el desarrollo del proceso, para de esta manera no tener este tipo de inconvenientes con los administradores del puerto y la población.

Que toda empresa dedicada al comercio exterior, estrictamente al de las importaciones y exportaciones, deben conocer y tener bien claro los términos de comercio internacional y los términos de negociación naviera, ya que ellos son parte fundamental al momento de realizar negociaciones internacionales y serán el factor principal para culminar un negocio con éxito, y que no haya pérdidas para las partes por el desconocimiento de ellas

Que se actualicen constantemente los conocimientos del personal de las empresas mediante capacitaciones, ya que los avances y cambios diarios del comercio y de la tecnología establecen siempre una ventaja competitiva para la empresa que los aplica.

Que se realice un análisis situacional de las empresas con el fin de conocer sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

Que se evalúe, cada cierto tiempo a los empleados para así saber si están actualizados con las normas para importar, exportar, etc. ya que éstas se modifican inesperadamente.

6.4. BIBLIOGRAFIA:

- ARIÑO ORTIZ, G., El Nuevo Derecho de las Infraestructuras. Madrid, 1998.
- ARIÑO ORTIZ, G., «Contrato de obra, concesión de obra, concesión de servicio público ¿Son técnicas intercambiables», en Revista de derecho de las Telecomunicaciones e Infraestructuras, núm. 22, 2005.
- ARIÑO, G., «Algunas ideas básicas sobre regulación de sectores estratégicos», en Cuadernos de derecho público, núm. 9, 2000.
- Resumen Estadístico de las Autoridades Portuarias y Petroleras, Dirección General de la Marina Mercante, 2005.
- SAPAG, NASSIR, "Preparación, Formulación y Evaluación de Proyectos", Chile, McGraw-Hill
- Armada del Ecuador, Sep/2008.
- APE, Información General, Sep/2008.
- CONAM, APE, Licitación Pública Internacional, "Concesión de Ocupación y Uso del Puerto Comercial de Esmeraldas", Oct/2002.
- APE, Contrato de Concesión, Ocupación y Uso del Puerto Comercial de Esmeraldas, Oct/2002
- APE, Contrato de Concesión, Ocupación y Uso del Puerto Comercial de Esmeraldas, (ANEXOS), Oct/2002
- DIGMER, Sep/2008.
- Consorcio Puerto Nuevo Milenium, CPNM, Oct/2008.
- Auditoría de Gestión Portuaria, Mayo/2006
- Velarde Marco, Chang José, Chanabá Alejandro, ESPOL, Gestión de Calidad en las Infraestructuras Marítimos Portuarias Julio/2004

6.4.1. WEBGRAFIA:

- http://www.guia-mercosur.com/mercosur.htm.
- http://www.mercosur.int/msweb/
- www.comunidadandina.org
- www.conquito.org.ec
- http://www.armada.mil.ec/
- http://www.puertodesmeraldas.gov.ec/
- http://www.digmer.org/portal/.
- http://www.puertoesmeraldas.com.ec/
- CAMAE www.camae.org/páginas.patrimonio.htm

6.5. ANEXOS.

ANEXOS

PREGUNTAS PARA LAS ENTREVISTAS

Objetivo nº 1:

¿Qué tipos de servicios presta el concesionario? **CPNM – Agencias Navieras**

¿Usted trabaja con otros puertos del país? **Agencias Navieras**

Si No

Si. ¿En relación al Puerto de Esmeraldas como compara usted el servicio brindado por los demás Puertos?

¿Qué pasos se siguen desde que llega y hasta que sale la carga? **CPNM**

¿Qué tiempo toma cada sección del proceso? ¿Se cuenta con tarja electrónica y que programas se usan para agilitar el proceso? **CPNM – Per. Operativo**

¿Cómo están conectados con la CAE y las Navieras? **CPNM**

¿Qué posibilidades de X e M existe en el Puerto de Esmeraldas, con cuantas líneas trabajan y son frecuentes las X por el Puerto? **CPNM- APE**

Califique del 1 al 5 los siguientes servicios brindados por CPNM. **Agencias Navieras**

- Velocidad en cotización
- Eficiencia en la prestación de servicios
- Costos de los servicios

Compare entre Esmeraldas, Manta y Guayaquil las siguientes opciones**: Maersk, General y Aceiteros**

- Costos
- Servicios
- Velocidad de Embarque por tonelada diaria

Objetivo nº 2

¿Existen servicios de carga consolidada en el Puerto de Esmeraldas?

¿Qué posibilidades de X e M existe en el Puerto de Esmeraldas, con cuantas líneas trabajan y son frecuentes las X por el Puerto? **APE – CPNM**

¿Qué cantidad de tonelaje en (%) que movió el Puerto de Esmeraldas vs. Los demás

puertos del país antes de la concesión y después de la concesión?**APE**

Compare entre Esmeraldas, Manta y Guayaquil las siguientes opciones:

Costos

Servicios

Velocidad de Embarque por tonelada diaria

Objetivo nº 3

¿Qué tipos de incumplimiento existieron? **APE**

¿Por qué no existe un muelle provisional? **APE**

¿Considera que el CPNM tuvo suficientes conocimientos portuarios para manejar el Puerto de Esmeraldas? **APE**

¿Por qué no hay mayor movimiento de carga o ha disminuido la carga en el Puerto? **APE – CPNM**

¿Por qué no se captado nuevos clientes potenciales para el Puerto?

¿Qué ha pasado con el dragado, grúas y bodegas para gráneles? **APE – CPNM**

La presente Encuesta se realiza con fines académicos, con el objetivo de determinar cuál sería el mejor camino a seguir en relación al Puerto Comercial de Esmeraldas ya que al momento presenta un sin número de inconvenientes con respecto al contrato de Concesión.

1.- ¿Debe el Puerto Comercial de Esmeraldas terminar el proceso de Concesión?

Sí ☐ No ☐

2.- Cree UD. que el Puerto Comercial de Esmeraldas debe generar mayor plazas de trabajo

Sí ☐ No ☐

3.- Estaría UD. de acuerdo que el Puerto de Esmeraldas sea manejado nuevamente por el Estado

Sí ☐ No ☐

¿Por qué?

……..

……..

……..

4.- Observa usted crecimiento comercial en el Puerto de Esmeraldas

Sí ☐ No ☐

5.- Como calificaría al Puerto de Esmeraldas durante el periodo de concesión. (Marque con una X dentro del cuadro)

Bueno ☐ Muy Bueno ☐ Excelente ☐ Regular ☐ Malo ☐

6.- ¿Le parece que el Puerto de Esmeraldas ha mejorado en los últimos 5 años?

Sí ☐ No ☐

7.- ¿La ciudad se ha beneficiado con el proceso de concesión?

Sí ☐ No ☐

¿Por qué?

……..

……..

……..

8.- Califique del 1 al 5 el proceso de concesión portuaria en Esmeraldas.
(Marque con una X dentro del cuadro)

Bueno ☐ Muy Bueno ☐ Excelente ☐ Regular ☐ Insuficiente ☐

1 = Excelente
2 = Muy Bueno
3 = Bueno
4 = Regular
5 = Insuficiente

9.- Con una (x) marque la opción que le parezca de mayor conveniencia. El puerto debe ser manejado por:

El Estado (APE) ☐ Nuevo Concesionario ☐

El Concesionario actual (CPNM) ☐

10.- ¿Cree UD. que el Puerto debe ayudar con proyectos de pequeña y mediana industria en la ciudad?

Sí ☐ No ☐

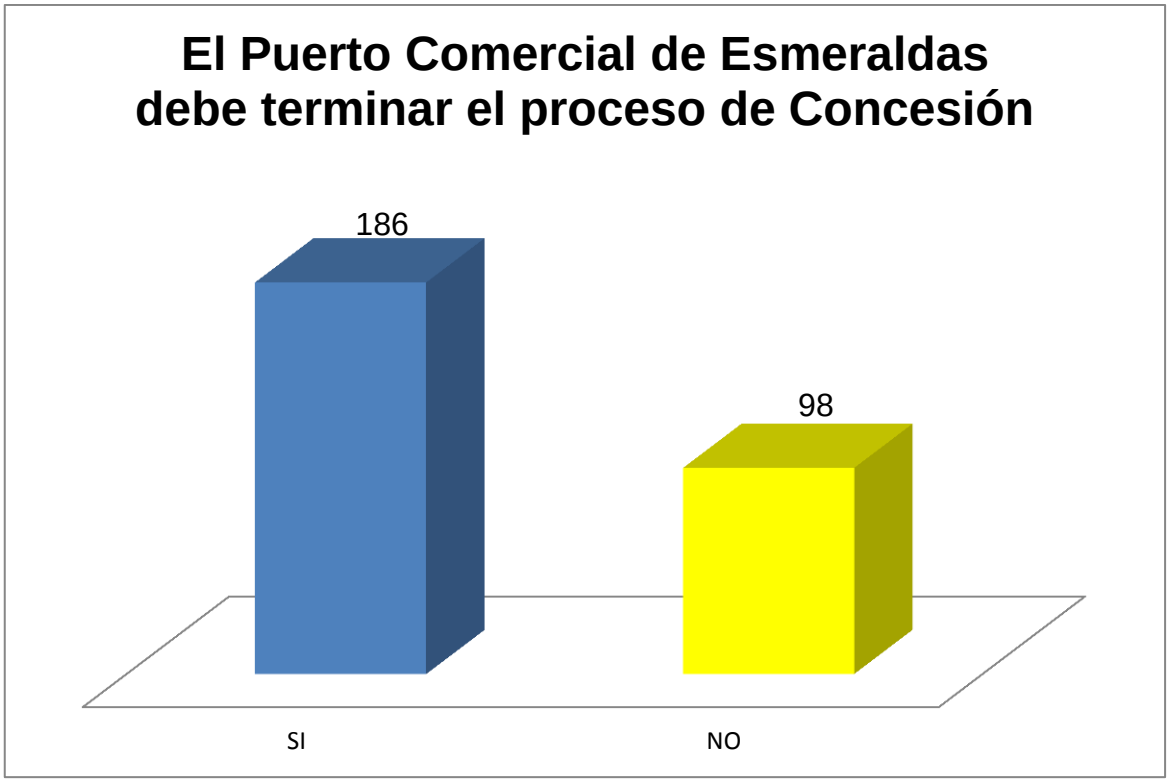
PRESENTACION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS

1.- ¿Debe el Puerto Comercial de Esmeraldas terminar el proceso de Concesión?

TABLA #1

Indicador	f	%
SI	186	65
NO	98	35
TOTAL	284	100

GRAFICO #1



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

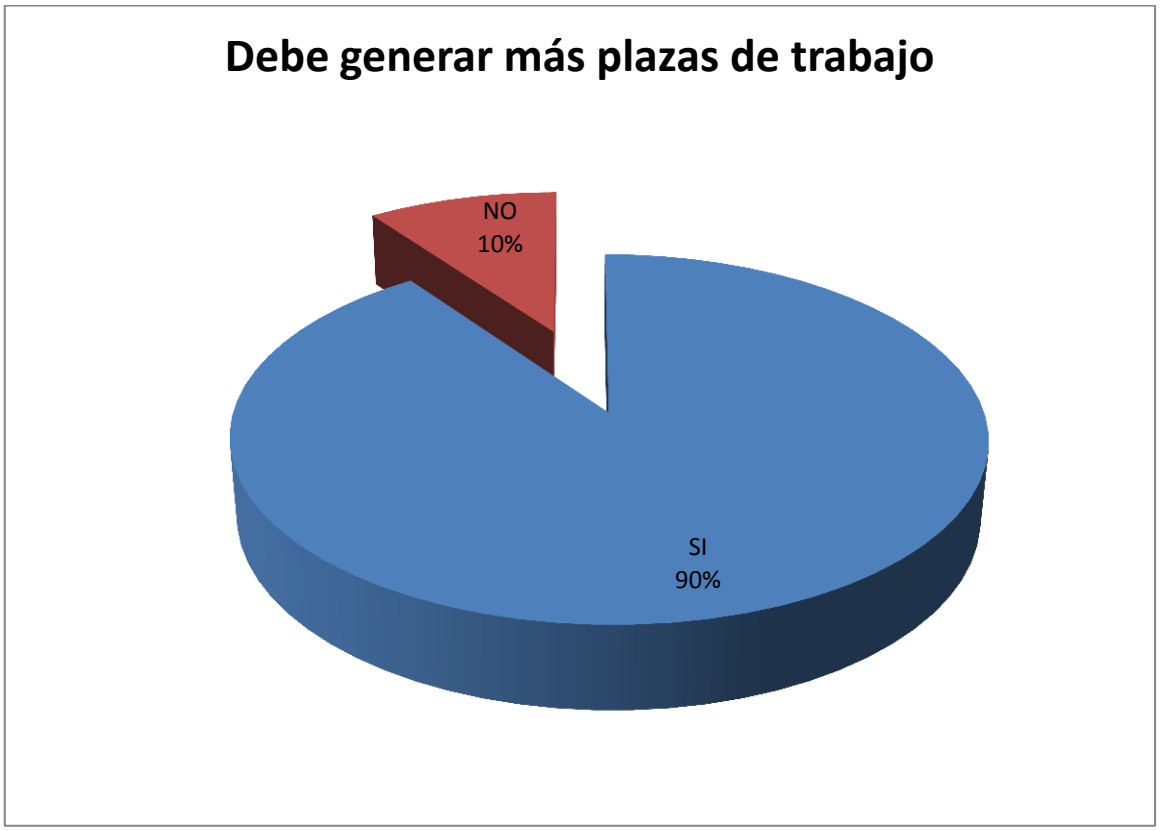
De las personas encuestadas existe que el 65% de población opina que el Puerto de Esmeraldas debe terminar el contrato con la Concesionaria, debido a inconformidades de incumplimiento que se han presentado en el proceso de administración de la mencionada concesionaria.

2.- Cree UD. que el Puerto Comercial de Esmeraldas debe generar mayor plazas de trabajo.

TABLA #2

Indicador	f	%
SI	256	90
NO	28	10
TOTAL	284	100

GRAFICO #2



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

Siempre cuando se dan este tipo de contratos existe la expectativa por parte de la población de que se genere fuentes trabajo y es así que el 90% de la muestra está pendiente de esta mejora debido a que se presenta una nueva oportunidad con una institución de orden.

3.- Estaría UD. de acuerdo que el Puerto de Esmeraldas sea manejado nuevamente por el Estado.

TABLA #3

Indicador	f	%
SI	124	44
NO	160	56
TOTAL	284	100

GRAFICO #3



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

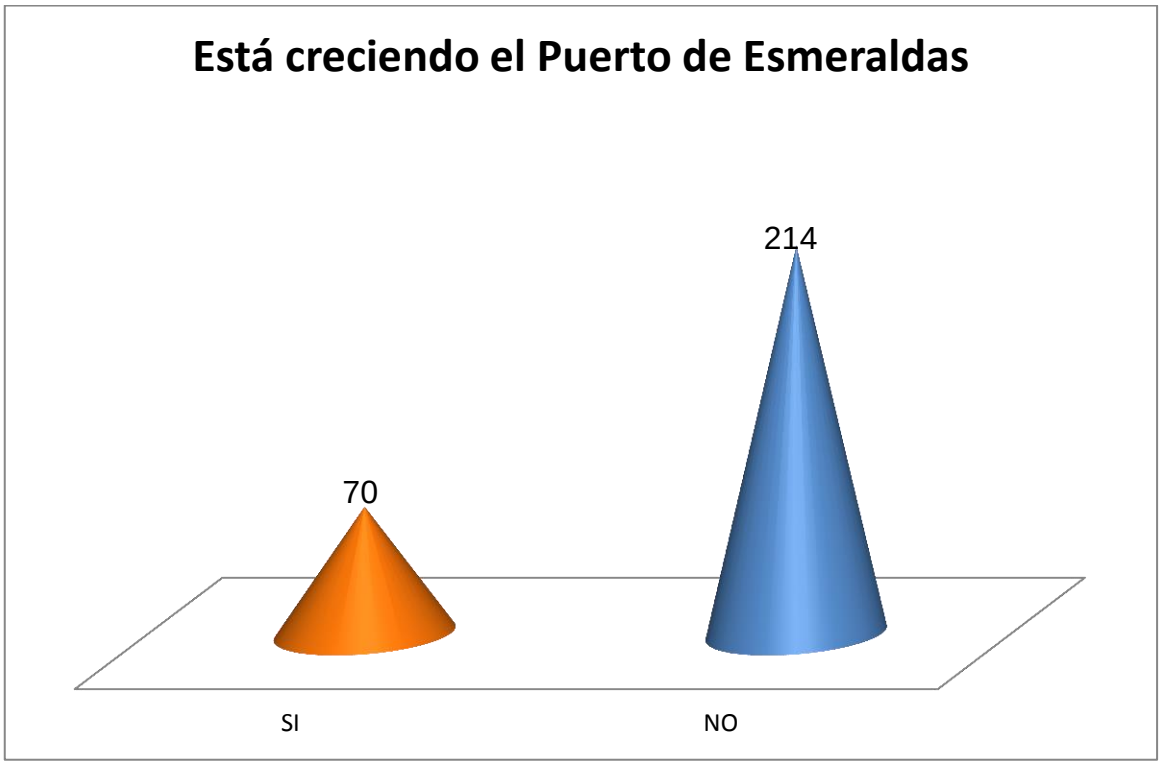
La población motivo de esta investigación equivalente al 56% manifiesta que el puerto Marítimo no debe ser administrado de nuevo por parte del Gobierno debido a que han tenido contratiempo en tiempo pasado mientras que el 44% indica que si debe ser administrado por el Gobierno para un mejor control.

4.- Observa usted crecimiento comercial en el Puerto de Esmeraldas.

TABLA #4

Indicador	f	%
SI	70	25
NO	214	75
TOTAL	284	100

GRAFICO #4



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

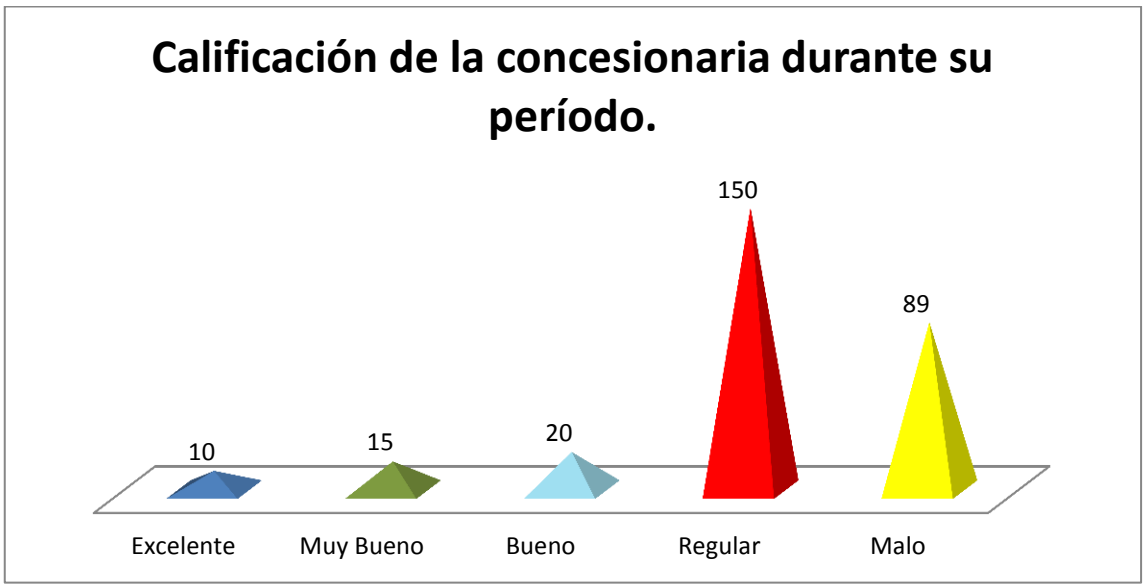
La población Esmeraldeña en un 75% indica que en nuestro Puerto no se observan ningún tipo de cambio con respecto al crecimiento del mismo y que de nada sirve tener una concesionaria para su mejor administración mientras que un 25% manifiesta lo contrario con respecto a la pregunta efectuada.

5.- Como calificaría al Puerto de Esmeraldas durante el periodo de concesión.

TABLA #5

Indicador	f	%
Excelente	10	4
Muy Bueno	15	5
Bueno	20	7
Regular	150	53
Malo	89	31
TOTAL	284	100

GRAFICO #5



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

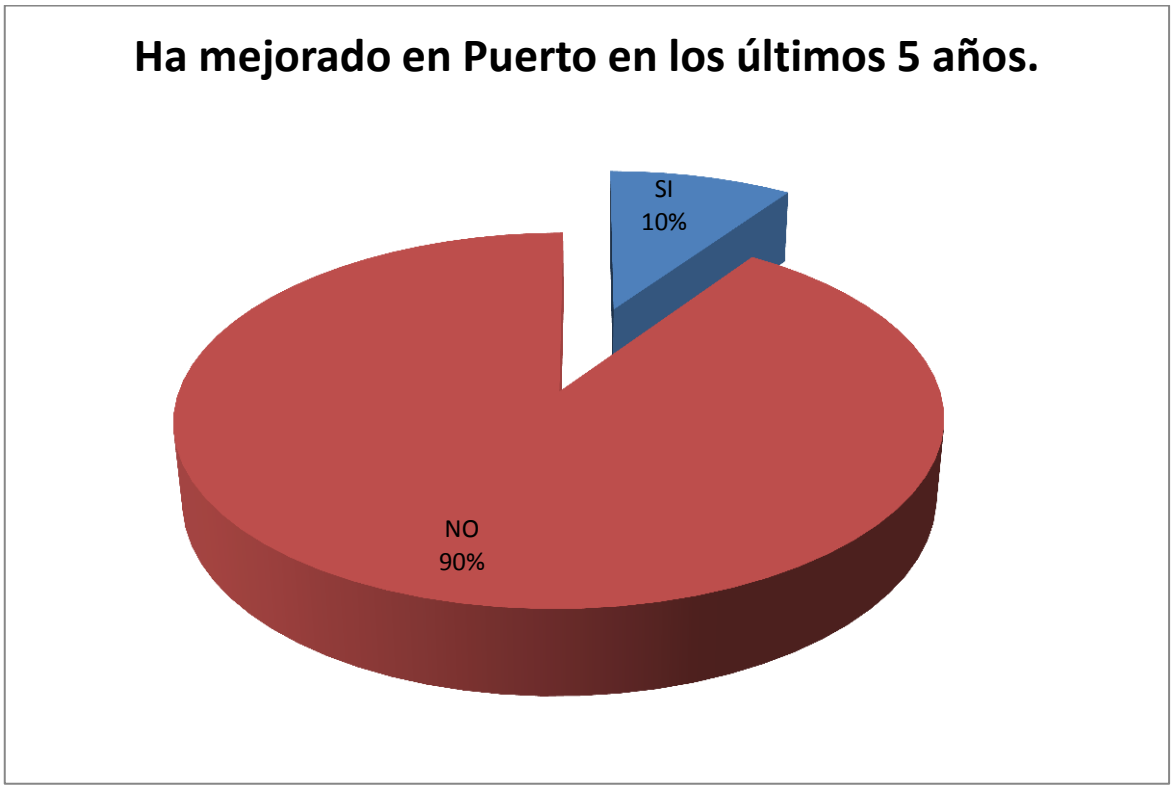
Con respecto a esta pregunta el 53% de la población encuestada manifiesta que las actividades que realiza la concesionaria en el Puerto es de orden regular lo cual indica que no está ejecutando sus políticas de actualización expresada en el contrato realizado mientras que para un 4% está realizando excelentemente su trabajo.

6.- ¿Le parece que el Puerto de Esmeraldas ha mejorado en los últimos 5 años?.

TABLA #6

Indicador	f	%
SI	27	10
NO	257	90
TOTAL	284	100

GRAFICO #6



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

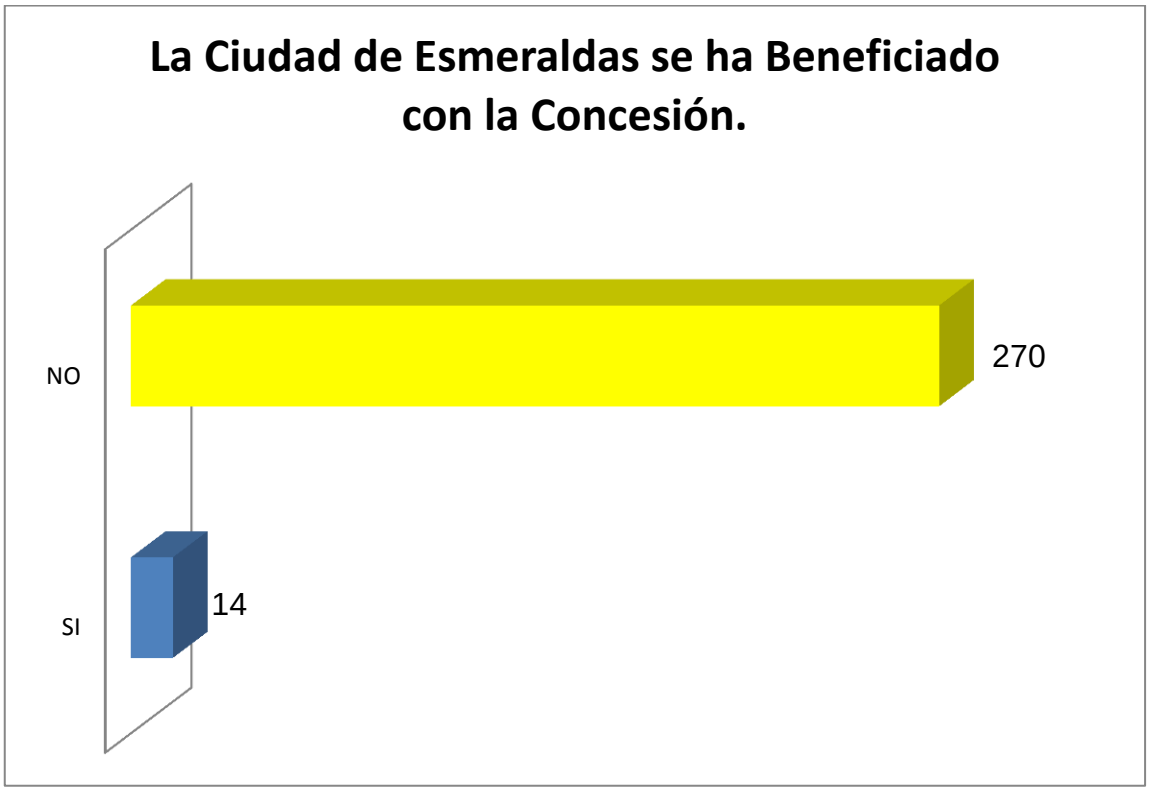
Con respecto a la pregunta el 90% de la población manifiesta que no ha mejorado el Puerto en estos cinco años de actividad marítima debido a que no se observa nada de cambio y por lo general la comunidad Esmeraldeña está pendiente de estos avances pero no se observa nada, existe un 10% que si ve este cambio pero es algo mínimo de la población.

7.- ¿La ciudad se ha beneficiado con el proceso de concesión?.

TABLA #7

Indicador	f	%
SI	14	5
NO	270	95
TOTAL	284	100

GRAFICO #7



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

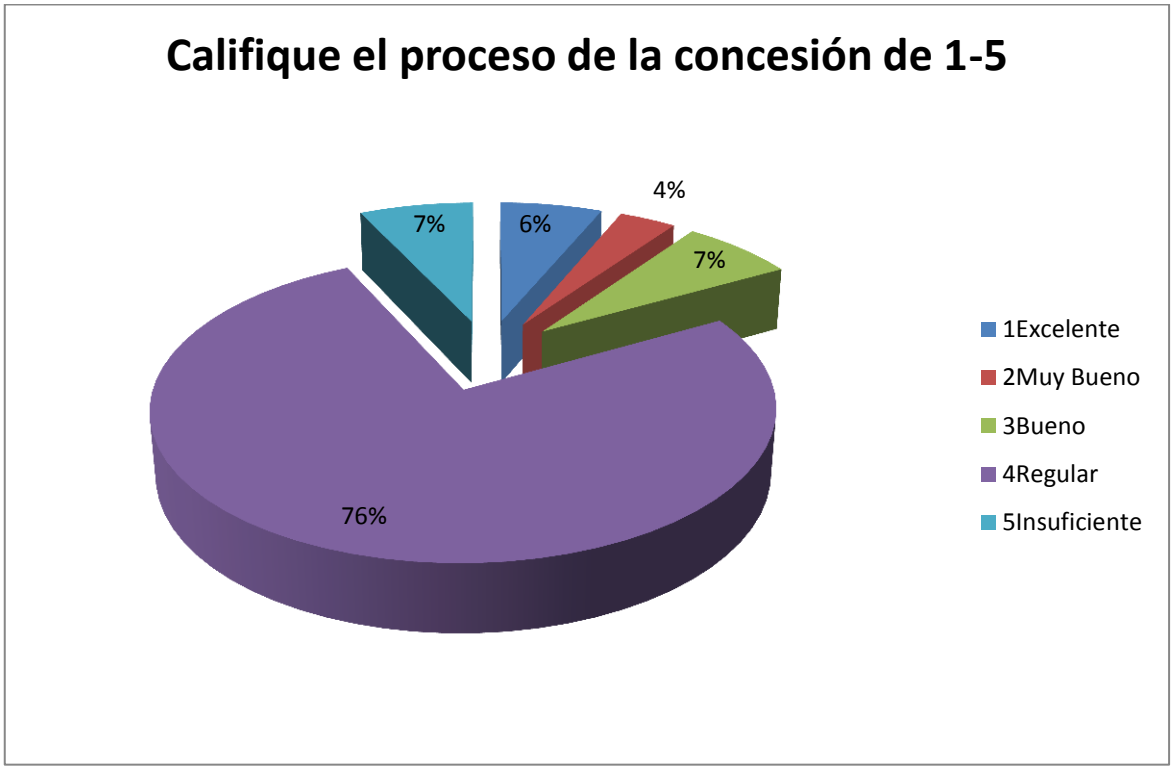
El jurado más exigente es la población y existe un 95% que manifiesta que la Provincia de Esmeraldas no se ha beneficiado en nada debido a que no se ven los avances que prometió la Concesionaria y como siempre existe un 5% que indica lo contrario de lo expresado por la mayoría.

8.- Califique del 1 al 5 el proceso de concesión Portuaria en Esmeraldas.

TABLA #8

Indicador	f	%
1Excelente	18	6
2Muy Bueno	10	4
3Bueno	20	7
4Regular	216	76
5Insuficiente	20	7
TOTAL	284	100

GRAFICO #8



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

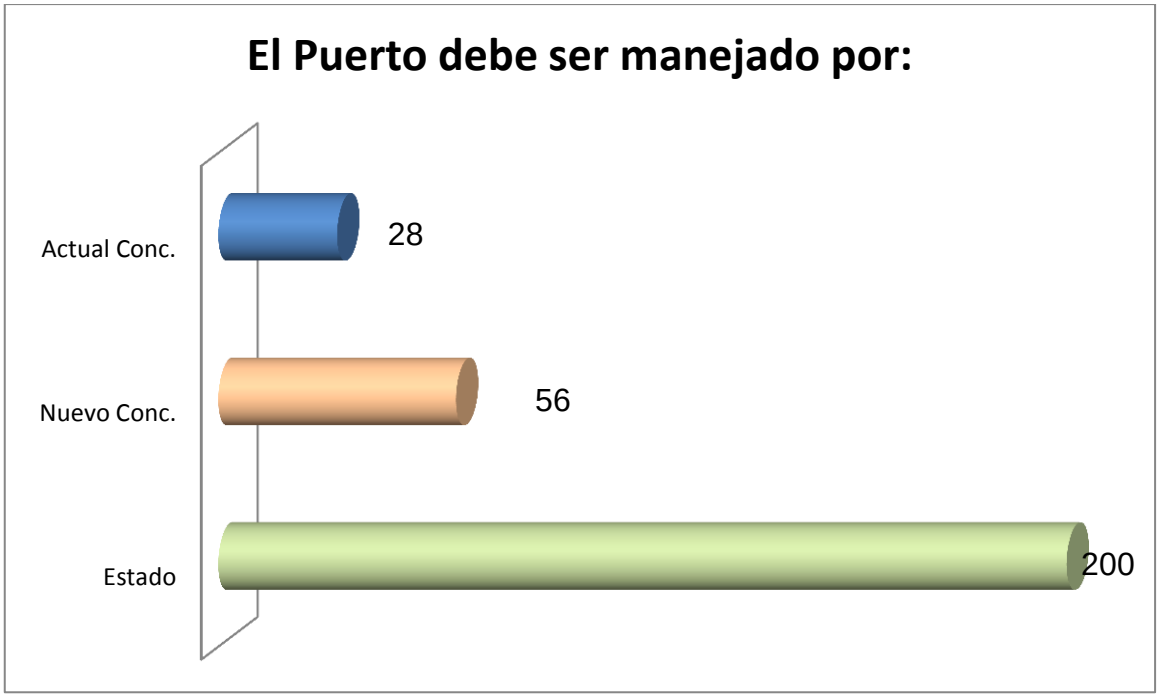
El mejor jurado siempre será la población de cualquier lugar de la tierra y es así que 76% de la población califica de Regular al proceso de la Concesionaria instalada en el Puerto marítimo, por lo que se interpreta que la mencionada Concesionaria solo quiere aprovecharse de la oportunidad que tiene para mejora de ella misma, así mismo existe un 4% que manifiesta que el trabajo que realiza es muy bueno.

9.- Con una (x) marque la opción que le parezca de mayor conveniencia. El puerto debe ser manejado por:

TABLA #9

Indicador	f	%
Estado	200	70
Nuevo Conc.	56	20
Actual Conc.	28	10
TOTAL	284	100

GRAFICO #9



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

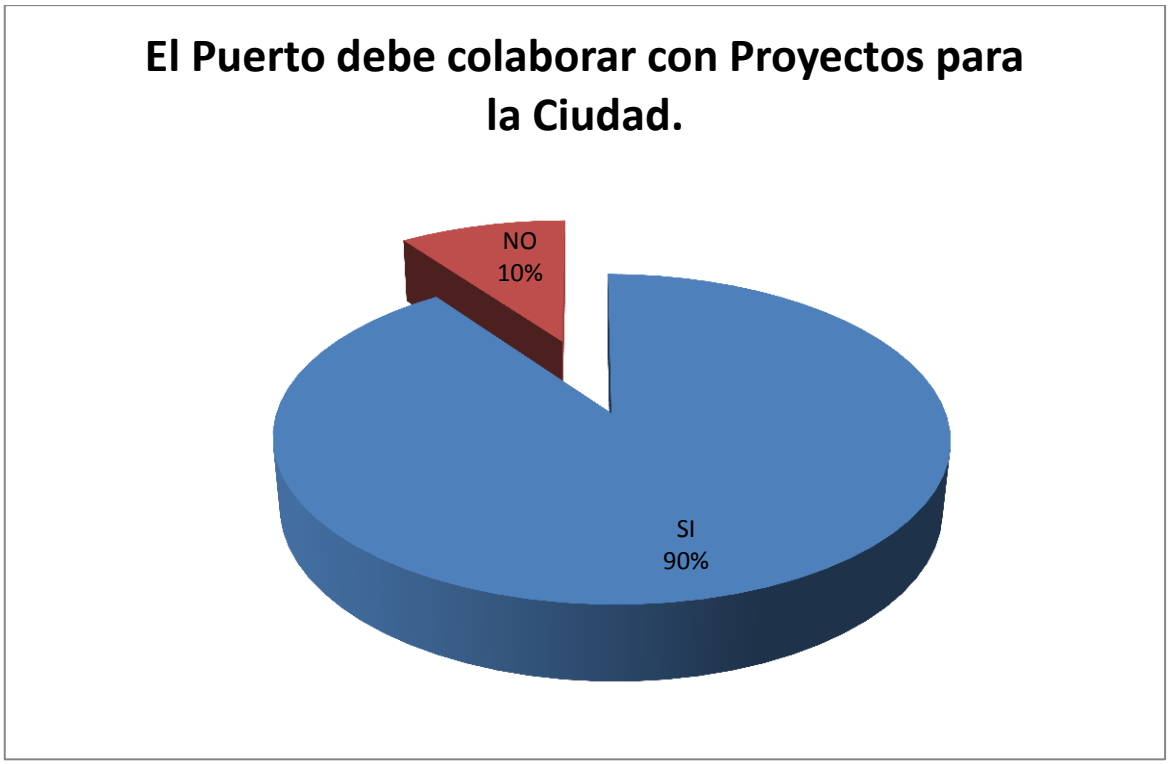
Al no haber observado absolutamente ningún cambio en el puerto marítimo la población en un 70% se resigna e indica que el Puerto Marítimo debería a ser administrado por el Gobierno y no por otra concesionaria si ya se tienen experiencias pasadas mientras que un 10% manifiesta que debe seguir administrando la Concesionaria actual.

10.- ¿Cree UD. que el Puerto debe ayudar con proyectos de pequeña y mediana industria en la ciudad?

TABLA #10

Indicador	f	%
SI	256	90
NO	28	10
TOTAL	284	100

GRAFICO #10



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ligia Paredes

Análisis.

La población Esmeraldeña motivo de estas encuestas manifiestan en un 90% que siempre se espera la colaboración de esta entidad para desarrollo del puerto y por ende mejora de nuestra provincia a nivel internacional, mientras en un 10% siempre estarán personas que no permitan que un determinado lugar avance.

ANALISIS DE ESTADISTICAS PORTUARIAS DEL PUERTO DE ESMERALDAS CON RESPECTO AL PUERTO DE MANTA Y PUERTO BOLIVAR.

4.1. Tabla #1

AUTORIDADES PORTUARIAS

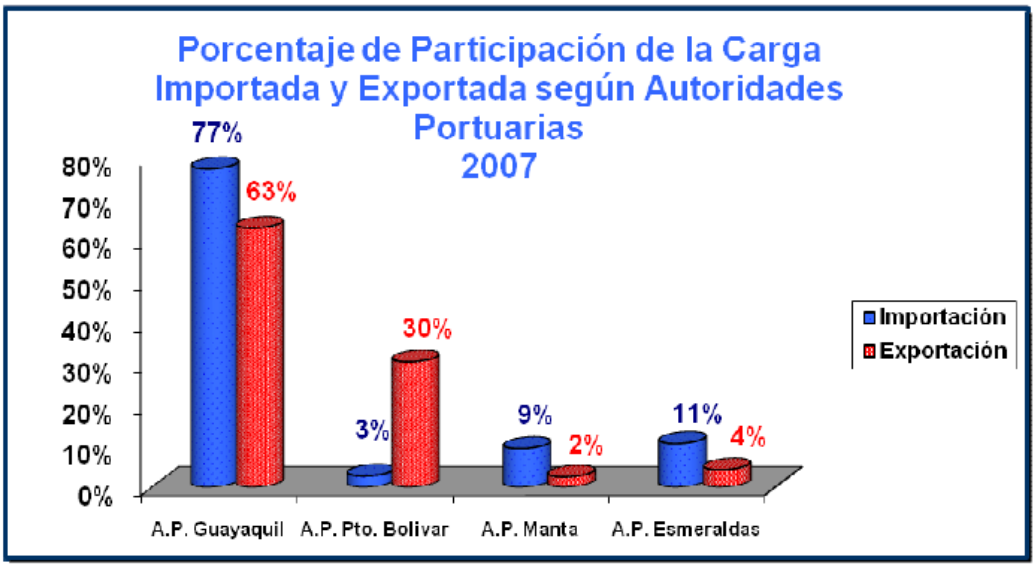
RESUMEN DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES,

Y NAVESARRIBADAS

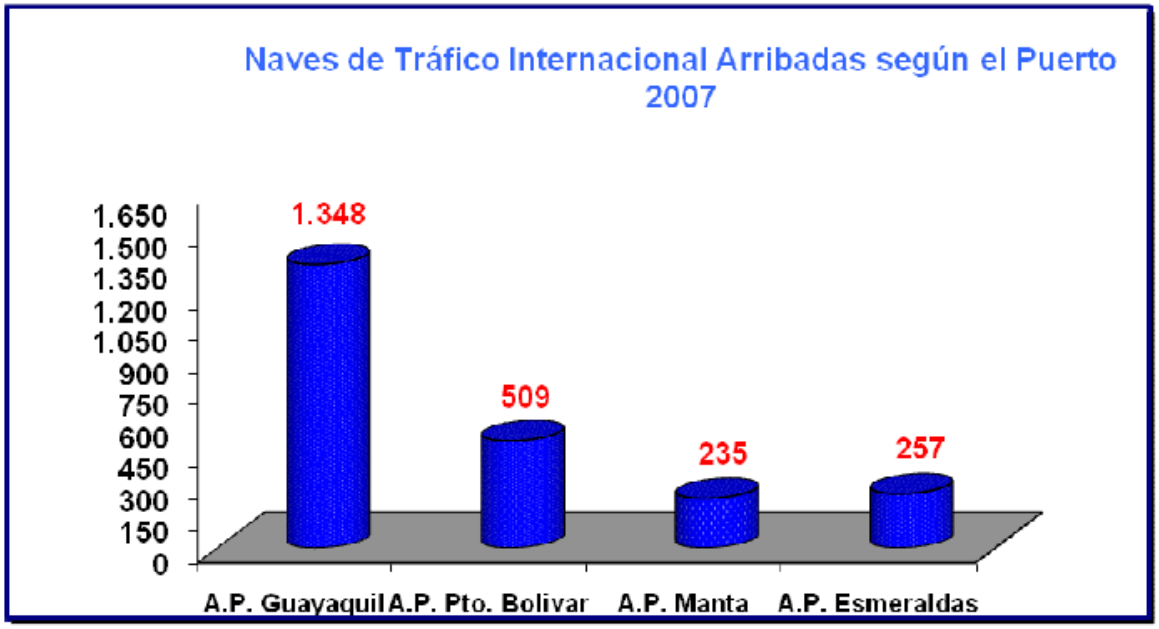
(Toneladas Métricas, Cantidades en Unidades y Porcentajes)

Año: 2007

PUERTOS	TOTAL DE CARGA		PARTICIPACION PORCENTUAL		NAVES ARRIBADAS
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	
Autoridad Portuaria de Guayaquil	3.727.200	3.418.078	77%	63%	1.348
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	129.788	1.653.538	3%	30%	509
Autoridad Portuaria de Manta	451.931	134.048	9%	2%	235
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	511.755	228.416	11%	4%	257
TOTAL	4.820.674	5.434.080	100%	100%	2.349



Elaborado por: Ligia Paredes



Elaborado por: Ligia Paredes

4.2. Tabla #2

PUERTOS ESTATALES Y PRIVADOS DEL ECUADOR

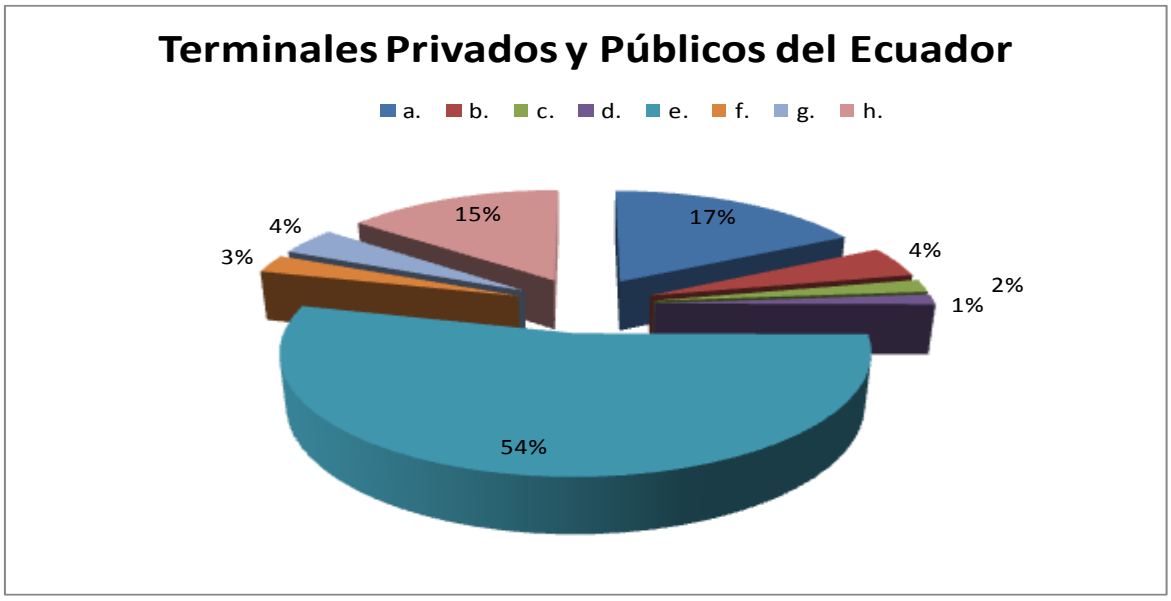
Total de Participación Porcentual del Movimiento de la Carga y Total de Naves

TRÁFICO INTERNACIONAL

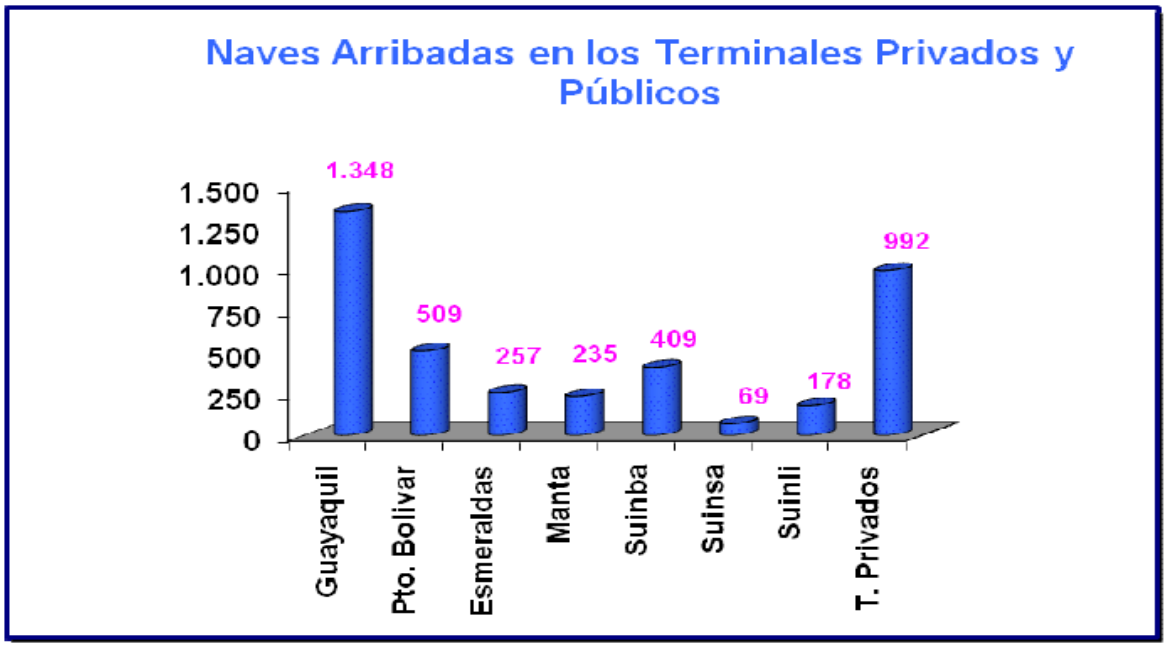
(Toneladas Métricas, cantidades en Unidades y Porcentual)

Año: 2007

PUERTOS		Toneladas métricas		No.
		2007	%	Naves
a.	Autoridad Portuaria de Guayaquil	7145278	17	1348
b.	Autoridad Portuaria de Puerto Bolivar	1783326	4	509
c.	Autoridad Portuaria de Esmeraldas	740171	2	257
d.	Autoridad Portuaria de Manta	585979	1	235
e.	Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	21919942	54	409
f.	Superintendencia del Terminal Petrolero de el Salitral	1049637	3	69
g.	Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad	1619158	4	178
h.	Terminales privados	5999230	15	992
	T O T A L	40842721	100	3997



Elaborado por: Ligia Paredes



Elaborado por: Ligia Paredes.

4.3. Tabla #3

AUTORIDADES PORTUARIAS

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE CARGA MOVILIZADA POR HORA

(Toneladas Métricas, Horas y Promedios)

Año: 2007

PUERTOS	TIPO DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	
GUAYAQUIL					
Total Carga	2.066.802	4.143.338	895.320	39.818	7.145.278
Horas en Operación	36.246	16.478	2.882	204	55.810
Promedio Ton./Hora	686	3.055	3.515	1.360	128
PTO. BOLIVAR					
Total Carga	1.603.614	179.712			1.783.326
Horas en Operación	13.529	1.428			14.957
Promedio Ton./Hora	119	126			119
MANTA					
Total Carga	33.895	37.271	369.096	145.717	585.979
Horas en Operación	254	137	6.611	1.000	8.002
Promedio Ton./Hora	134	271	56	146	73
ESMERALDAS					
Total Carga	403.910	104.899	128.181	103.180	740.170
Horas en Operación	2245,71	753,16	354,19	562,5	3.916
Promedio Ton./Hora	180	139	362	183	189

Elaborado por: Ligia Paredes.

4.4. Tabla # 4

AUTORIDADES PORTUARIAS

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE CARGA DE IMPORTACION Y

EXPORTACION POR TIPO DE CARGA

(Toneladas Métricas)

Año: 2007

TIPO DE CARGA	GUAYAQUIL			PUERTO BOLIVAR			MANTA			ESMERALDAS		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
GENERAL	637.829	1.428.973	**2.066.802**	127.616	1.475.998	**1.603.614**	33.267	628	**33.895**	382.869	21.036	**403.905**
CONTEINERIZADA	2.154.233	1.989.105	**4.143.338**	2.172	177.540	**179.712**	1.926	35.345	**37.271**	86.158	18.746	**104.904**
GRANEL SOLIDO	895.320		**895.320**				368.947	149	**369.096**	42.728	85.453	**128.181**
GRANEL LIQUIDO	39.818		**39.818**				47.791	97.926	**145.717**		103.181	**103.181**
TOTAL	3.727.200	3.418.078	7.145.278	129.788	1.653.538	1.783.326	451.931	134.048	585.979	511.755	228.416	740.171

Elaborado por: Ligia Paredes.

4.5. Tabla #5

AUTORIDADES PORTUARIAS

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE CARGA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

(Toneladas Métricas)

Años: 2006 – 2007

IMPORTACION								
TIPO DE CARGA	GUAYAQUIL		PUERTO BOLIVAR		MANTA		ESMERALDAS	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
GENERAL	583.101	637.829	79.955	127.616	29.497	33.267	441.886	382.869
CONTEINERIZADA	2.144.637	2.154.233	1.264	2.172	11.040	1.926	65.069	86.158
GRANEL SOLIDO	497.251	895.320			377.122	368.947	48.691	42.728
GRANEL LIQUIDO	47.899	39.818			103.558	47.791		
TOTAL	3.272.889	3.727.200	81.219	129.788	521.217	451.931	555.646	511.755
EXPORTACION								
TIPO DE CARGA	GUAYAQUIL		PUERTO BOLIVAR		MANTA		ESMERALDAS	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
GENERAL	1.333.913	1.428.973	1.366.515	1.475.998	3.741	628	23.326	21.036
CONTEINERIZADA	1.934.555	1.989.105	56.132	177.540	93.979	35.345	44.938	18.746
GRANEL SOLIDO						149	123.835	85.453
GRANEL LIQUIDO					81.709	97.926	59.742	103.181
TOTAL	3.268.469	3.418.078	1.422.647	1.653.538	179.429	134.048	251.841	228.416

Elaborado por: Ligia Paredes.

4.6. Tabla #6

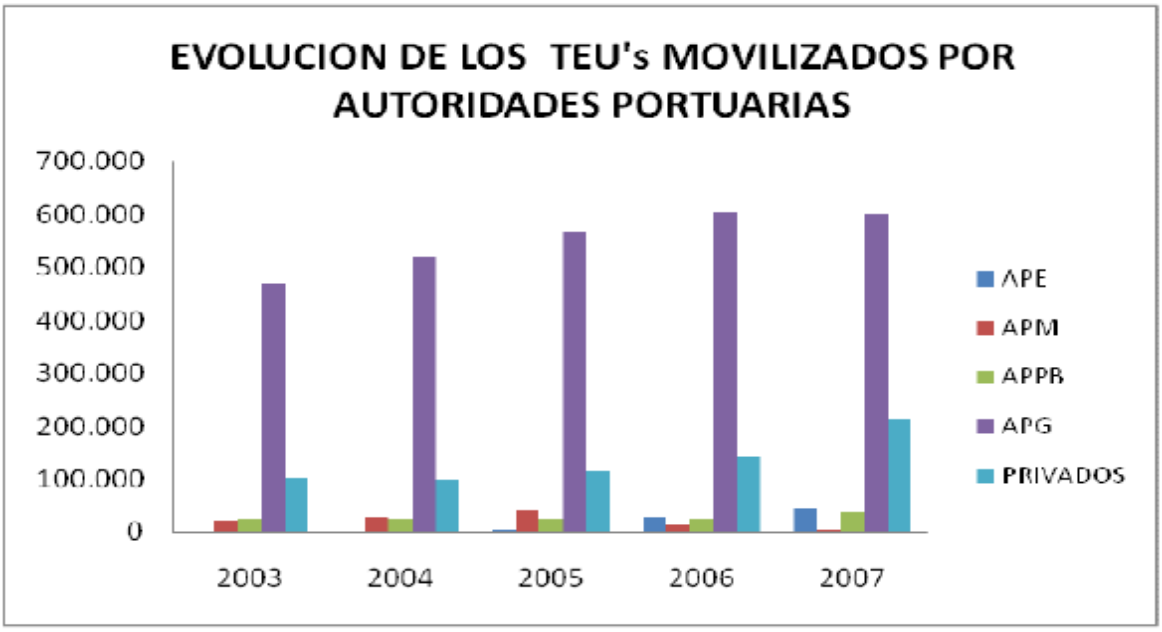
AUTORIDADES PORTUARIAS

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES Y TEUS

(Contenedores y TEUS en Unidades)

AÑO: 2007

EVOLUCION DE LOS TEU's MOVILIZADOS POR AUTORIDADES PORTUARIAS					
2003-2007					
AUTORIDADES PORTUARIAS	2003	2004	2005	2006	2007
APE	1.524	1.275	3.335	28.650	45.038
APM	21.600	25.033	38.748	14.269	2.912
APPB	23.827	22.503	22.546	23.625	36.640
APG	468.599	516.557	567.608	603.693	597.622
PRIVADOS	101.861	99.908	115.638	142.437	212.108
TOTAL	515.550	565.368	632.237	670.237	682.212



Elaborado por: Ligia Paredes.

4.7. Tabla # 7

PUERTOS ESTATALES Y PRIVADOS DEL ECUADOR

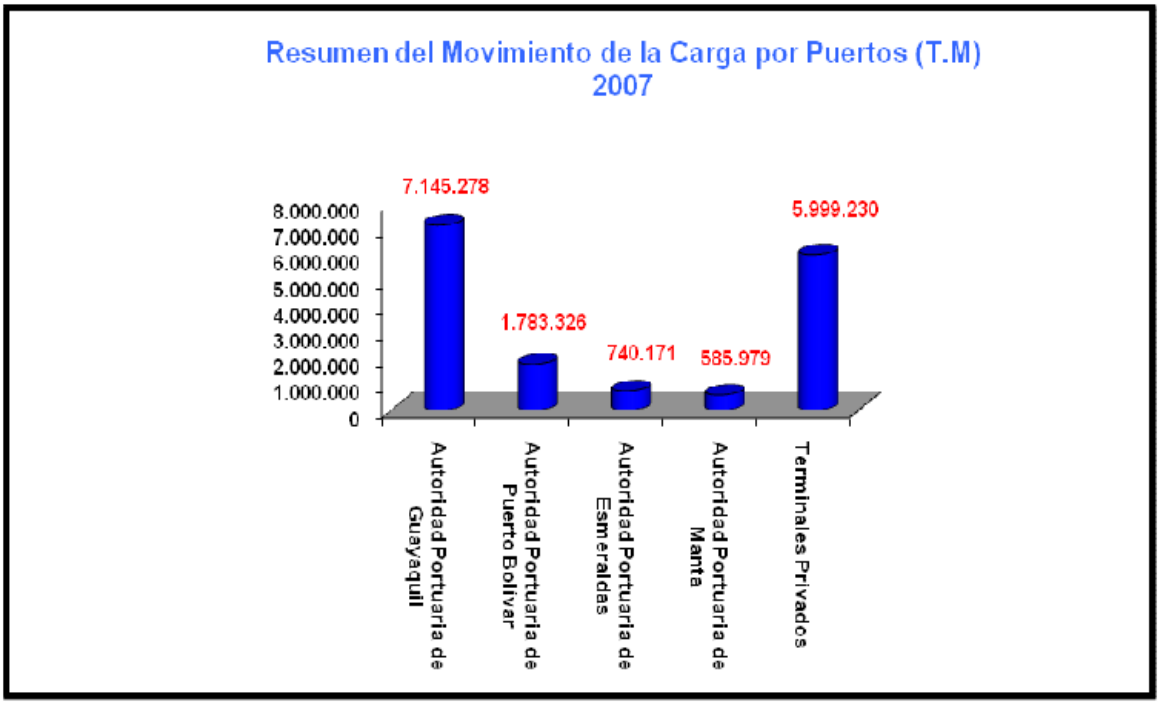
Resumen del Movimiento de la Carga y Naves

TRÁFICO INTERNACIONAL

(Toneladas Métricas, cantidades en Unidades y Porcentual)

Año: 2007

PUERTOS	Toneladas Métricas	Participacion Porcentaul	No. Naves
Autoridad Portuaria de Guayaquil	7.145.278	44%	1.348
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	1.783.326	11%	509
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	740.171	5%	235
Autoridad Portuaria de Manta	585.979	4%	257
Terminales Privados	5.999.230	37%	922
TOTALES	16.253.984	100%	3.271



Elaborado por: Ligia Paredes.

4.8. Tabla # 8

ESTADISTICAS PORTUARIAS DE TODOS LOS PUERTOS DESDE 1994 HASTA 2008															
PUERTOS															
AP de Guayaquil	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
AP de Puerto Boliva	5.142.512,0	5.806.473	6.162.387	5.784.280	5.708.269	4.902.195	4.631.106	5.072.885	5.316.481	5.585.509	6.549.137	6.434.296	6.541.357,0	7.145.278,0	7.528.090,0
AP de Esmeraldas	1.476.863,0	1.563.541	1.597.972	1.784.011	1.365.373	1.843.833	1.743.288	1.571.333	1.521.543	1.610.848	1.552.154	1.427.173	1.503.866,0	1.783.326,0	1.774.903,0
AP de Manta	524.208,0	656.756,0	689.253,0	879.308,0	785.691,0	589.980,0	817.040,0	1.136.679	1.262.158	762.211,0	893.706,0	692.822,0	807.487,0	740.171,0	1.067.604
TOTAL	248.828,0	341.092,0	311.706,0	343.470,0	309.668,0	282.359,0	358.272,0	434.378,0	517.718,0	597.777,0	557.576,0	676.358,0	700.646,0	585.979,0	718.220,0
	7.392.411,0	**8.367.862**	**8.761.318**	**8.791.069**	**8.169.001**	**7.618.367**	**7.549.706**	**8.215.275**	**8.617.900**	**8.556.345**	**9.552.573**	**9.227.025**	**9.553.356,0**	**10.254.754,0**	**10.888.817,0**
PROMEDIO CONSOLIDADO EN 5 años															
	1994-1998	**707.043 MT**				**1999-2003**	**913.614 MT**				**2004-2008**	**840.358 MT**			

PORCENTAJE DE PARTICIPACION DE LOS PUERTO EN EL ECUADOR															
PUERTOS															
AP de Guayaquil	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
AP de Puerto Boliva	69,6	69,4	70,3	65,8	69,9	64,3	61,3	61,7	61,7	65,3	68,6	69,7	68,5	69,7	69,1
AP de Esmeraldas	20,0	18,7	18,2	20,3	16,7	24,2	23,1	19,1	17,7	18,8	16,2	15,5	15,7	17,4	16,3
AP de Manta	7,1	7,8	7,9	10,0	9,6	7,7	10,8	13,8	14,6	8,9	9,4	7,5	8,5	7,2	**9,8**
TOTAL	3,4	4,1	3,6	3,9	3,8	3,7	4,7	5,3	6,0	7,0	5,8	7,3	7,3	5,7	6,6
	7.392.411	**8.367.862**	**8.761.318**	**8.791.069**	**8.169.001**	**7.618.367**	**7.549.706**	**8.215.275**	**8.617.900**	**8.556.345**	**9.552.573**	**9.227.025**	**9.553.356**	**10.254.754**	**10.888.817**
PORCENTAJE DE PARTICIPACION EN 5 años (2004 - 2008) :															
	1994-1998	**8,5 %**				**1999-2003**	**11,2 %**				**2004-2008**	**8,5 %**			

PERIODO DE TIEMPO	1994-1998	1999-2003	2004-2008
PROMEDIO CONSOLIDADO EN 5 años	707.043 MT	913.614 MT	840.358 MT
% PARTICIPACION APE EN PUERTOS ECUATORIANOS	8,50%	11,20%	8,50%

Elaborado por: Ligia Paredes.

4.9. Tabla # 9

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
ESTADISTICAS OPERACIONALES
AÑO 2009

BUQUES ARRIBADOS A ESTE PUERTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
DE TRAFICO INTERNACIONAL	43	43	41	47	41	38	41	35	43	44	42	42	500
TANQUEROS	7	5	6	6	4	5	8	4	5	8	5	5	68
UTILIZACION DE MUELLES													
PERMANENCIA DE HORAS EN PUERTO (DESDE BOYA/MAR)	2.433	2.945	2.557	2.979	2.562	2.179	2.019	2.019	2.038	2.488	2.132	2.326	28.677
PROMEDIO PERMANENCIA? (HORAS X BUQUE)	**57**	**68**	**62**	**63**	**62**	**57**	**49**	**58**	**47**	**57**	**51**	**55**	**57**
PERMANENCIA HORAS EN PUERTO	2.373	2.892	2.502	2.915	2.510	2.129	1.963	1.974	1.979	2.428	2.070	2.268	28.003
PROMEDIO PERMANENCIA (HORAS BUQUE)	**55**	**67**	**61**	**62**	**61**	**56**	**48**	**56**	**46**	**55**	**49**	**54**	**56**
PERMANENCIA DE HORAS EN MUELLE	1.853	1.914	1.922	2.079	1.943	1.727	1.813	1.622	1.719	1.875	1.636	1.957	22.060
PROMEDIO DE PERMANENCIA? (HORAS BUQUE)	**43**	**45**	**47**	**44**	**47**	**45**	**44**	**46**	**40**	**43**	**39**	**47**	**44**
TIEMPO DE HORAS OPERATIVAS EN MUELLE	1.357	1.275	1.257	1.424	1252	1139	1249	1028	1.151	1233	1.188	1.477	15.030
PROMEDIO DE TIEMPO OPERATIVO (HORAS POR BUQUE)	**32**	**30**	**31**	**30**	**31**	**30**	**30**	**29**	**27**	**28**	**28**	**35**	**30**
MOVIMIENTOS DE CARGA													
EXPORTACION - EN CAJAS DE BANANO	5.849.058	5.765.963	5.291.297	5.999.583	5042317	4.791.990	5.016.737	4.404.811	5.382.957	5.770.484	5.233.066	6.695.730	65.243.993
EXPORTACION - CAJAS DE BANANO EN CONTENEDORES	1.102.843	1.178.266	952.103	1.239.496	1300689	1.116.156	1.451.165	1.032.767	1.002.579	1.102.327	1.160.006	1.198.917	13.837.314
TOTAL DE CAJAS DE BANANO	**173.152**	**170.505**	**151.323**	**177.838**	**159.528**	**149.832**	**165.359**	**135.414**	**155.088**	**166.479**	**157.875**	**189.829**	**79.081.307**
EXPORTACION? - EN CAJAS DE BANANO TONS. MTS.	127.564	121.819	111.807	126.828	105.944	102.950	105.941	92.964	113.588	121.819	110.423	141.339	1.382.986
EXPORTACION? - BANANO TONS. MTS.(CONTENERIZADA)	22.794	24.343	19.758	25.505	26.792	23.441	29.709	21.225	20.750	22.330	23.726	24.245	284.618
TOTAL EN TONS. MTS. DE BANANO	**150.358**	**146.162**	**131.565**	**152.333**	**132.736**	**126.391**	**135.650**	**114.189**	**134.338**	**144.149**	**134.149**	**165.584**	**1.667.604**
EXPORTACIONES? VARIAS - TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	96	94	34	71	119	109	279	365	91	50	21	105	1.434
Calendarios, fundas/aire, fundas/plasticas, funicular, garruchas, impresos, sligs spreaders, cajas/banano, calibradores													
EXPORTACIONES? VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	2.490	2.866	2.942	2.225	2.135	2.344	3.108	2.688	2.961	4.258	3.828	3.475	1.704.358
Merc. General, pi platanos, camarones													
TOTAL EN TONS. MTS. DE EXPORTACIONES VARIAS	**2.586**	**2.960**	**2.976**	**2.296**	**2.254**	**2.453**	**3.387**	**3.053**	**3.052**	**4.308**	**3.849**	**3.580**	**36.754**
TOTAL GENERAL DE EXPORTACIONES EN TONS. MTS.	**152.944**	**149.122**	**134.541**	**154.629**	**134.990**	**128.844**	**139.037**	**117.242**	**137.390**	**148.457**	**137.998**	**169.164**	**1.704.358**
IMPORTACIONES? VARIAS -? TONS. MTS. (CARGA GENERAL)	10.125	3.770	6.345	15.724	61	6.111	8.946	2.114	4.798	2.224	13.912	11.849	85.979
bobinas, fundas, pintura, sticker, tractores													
IMPORTACION VARIAS TONS. MTS. (CONTENERIZADA)	333	1.174	351	1.089	242	141	1.013	171	589	754	673	750	7.280
mercaderia general, naranjas													
TOTAL DE IMPORTACIONES EN TONS. MTS.	**10.458**	**4.944**	**6.696**	**16.813**	**303**	**6.252**	**9.959**	**2.285**	**5.387**	**2.978**	**14.585**	**12.599**	**93.259**
TOTAL DE CARGA GENERAL TONS. MTS.	**163.402**	**154.066**	**141.237**	**171.442**	**135.293**	**135.096**	**148.996**	**119.527**	**142.777**	**151.435**	**152.583**	**181.763**	**1.797.617**

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
DESEMBARCADOS VACIOS	**20' VACIOS**	21					6			25		35	10	97
	40' VACIOS	1.173	1.102	1.381	1.458	1.452	1.402	1.472	1.121	1.339	1.003	1.219	1.302	15.424
DESEMBARCADOS VACIOS	**20' LLENOS**	1									2			3
	40' LLENOS	33	75	32	63	17	18	51	14	36	50	40	46	475
EMBARCADOS VACIOS	**20' VACIOS**	18	12				6			3	2		10	51
	40' VACIOS	159	337	247	292	257	254	403	270	307	143	249	159	3.077
EMBARCADOS VACIOS	**20' LLENOS**	0					1			2				3
	40' LLENOS	1.195	1.278	1.056	1.319	1.352	1.211	1.582	1.148	1.137	1.277	1.313	1.344	15.212
TOTAL DE CONTENEDORES	**20'**	**40**	**12**	**0**	**0**	**0**	**13**	**0**	**0**	**30**	**4**	**35**	**20**	**154**
TOTAL DE CONTENEDORES	**40'**	**2.560**	**2.792**	**2.716**	**3.132**	**3.078**	**2.885**	**3.508**	**2.553**	**2.819**	**2.473**	**2.821**	**2.851**	**34.188**
TOTAL DE CONTENEDORES (TEU'S)		**5.160**	**5.596**	**5.432**	**6.264**	**6.156**	**5.783**	**7.016**	**5.106**	**5.668**	**4.950**	**5.677**	**5.722**	**68.530**
CONTENEDORES LLENOS EN TRANBORDO														
CONTENEDORES LLENOS	**20'**	0								2	1			3
	40'	111	21	26	9	63	10	20	0	18	34	15	19	346
TONS. MTS. DE CONTENEDORES LLENOS		**2.190**	**308**	**406**	**183**	**1.096**	**203**	**389**	**0**	**382**	**694**	**230**	**386**	**6.467**
MERCADERIA GENERAL EN TRANSBORDO														
29 vehiculos	**Enero**	53												53
14 vehiculos	**Febrero**		26											26
06 vehiculos	**Marzo**			11										11
04 vehiculos	**Abril**				8									8
07 vehiculos	**Abril**				12									12
15 vehiculos	**Mayo**					27								27
20? vehiculos	**junio**						36							36
770 Bobinas	**julio**							1.233						1.233
14 vehiculos	**Agosto**								24					24
05 vehiculos	**septiembre**									8				8
08? vehiculo	**octubre**										14			14
01? accesorio para cocina	**octubre**										1			1
25? vehiculos	**Noviembre**											45		45
36? vehiculos	**Diciembre**												73	73
TOTAL DE CARGA EN TRANSBORDO		**53**	**26**	**11**	**20**	**27**	**36**	**1.233**	**24**	**8**	**15**	**45**	**73**	**1.571**

Elaborado por: Ligia Paredes.

4.10. Tabla # 10

ESTADÌSTICAS 2009 DEL PUERTO DE ESMERALDAS

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
ENERO	Tanqueros	Tradinter	5,9	6,6	Aceite crudo de Palma	3655,00		3655,00	3654525,00		3654525,00	Colombia	Clipper Marine Servi
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	8,9	9,1	Contenedores	92,00	3,00	95,00	92000,00	2632,00	94632,00	Ecuador	Maersk Sealand
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,6	6,8	Contenedores	40,00	2042,00	2082,00	40478,00	2042124,00	2082602,00	Panama	Maersk Sealand
	Carga General	Tradinter	7,2	7,1	Material y equipo petrolero		1489,00	1489,00		1488913,00	1488913,00	Panama	West Coast Ind.Exp.
	Roll-On Roll-Off	Remar S.A	7,5	7,6	Vehículos		397,00	397,00		396990,00	396990,00	Japón	Nyk, Line
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	9,1	9,6	Contenedores	99,00		99,00	99381,00		99381,00	Ecuador	Maersk Sealand
	Carga General	Tecnisea	8	6,6	Acero		7159,00	7159,00		7158617,00	7158617,00	Colombia	Navesco
	Roll-On Roll-Off	Remar S.A	8,3	8,3	Vehículos		699,00	699,00		699111,00	699111,00	Japón	Nyk, Line
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,3	6,5	Contenedores	361,00	1662,00	2023,00	360900,00	1661717,00	2022617,00	Panama	Maersk Sealand
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	9,3	9,7	Contenedores	97,00		97,00	96845,00		96845,00	Ecuador	Maersk Sealand
	Graneles Solidos	Zanders CIA.LTDA.	9,3	5,3	Yeso		36001,00	36001,00		36000965,00	36000965,00	Mexico	Dadesk
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,5	6,8	Contenedores	333,00	2840,00	3173,00	333366,00	2840106,00	3173472,00	Panama	Maersk Sealand
	Carga General	Tecnisea	7,9	7,8	Tubería		87,00	87,00		87418,00	87418,00	Panama	BBC, Logistic
	Tanqueros	Marsec S.A	5,4	6,8	Aceite crudo de Palma	6026,00		6026,00	6025524,00		6025524,00	Panama	Petral Shipping
	Roll-On Roll-Off	Tecnisea	7,9	7,9	Vehículos		125,00	125,00		125250,00	125250,00	Perú	Cido car Carrier S.
	Carga General	Tradinter	6,8	6,6	Material y equipo petrolero	233,00	1301,00	1534,00	232756,00	1301227,00	1533983,00	Panama	West Coast Ind.Exp.
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	9,5	10	Contenedores	194,00		194,00	194004,00		194004,00	Ecuador	Maersk Sealand
	Carga General	Tecnisea	6,7	6,6	Material y equipo petrolero		698,00	698,00		698118,00	698118,00	Mexico	BBC, Logistic
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,2	7	Contenedores	244,00	1519,00	1763,00	243527,00	1519304,00	1762831,00	Panama	Maersk Sealand
	Roll-On Roll-Off	Andinave S.A	7,2	7,1	Vehículos		359,00	359,00		358855,00	358855,00	Perú	Hoegh Autoliners
	Graneles Solidos	Remar S.A	8,1	10,6	Astilla	41007,00		41007,00	41007434,00		41007434,00	Japón	Nyk, Line
						52381,00	56381,00	108762,00	52380740,00	56381347,00	108762087,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
FEBRERO	PORTA CONTENED	MAERSK ECUADOR C.A.	7,7	7,1	Contenedores	303,00	1387,00	1690,00	302823,00	1387146,00	1689969,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	ZANDERS GIA LTDA	6,7	6,1	Acero		8012,00	8012,00		8011512,00	8011512,00	UNITED STATES	SEACAPE
	CARGA GENERAL	TRADINTER	6,5	6	Material y equipo de petroleo	25,00	1010,00	1035,00	25334,00	1009501,00	1034835,00	PANAMA	WEST COAST IND. EXP
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,2	9,6	Contenedores	184,00		184,00	184252,00		184252,00	ECUADOR	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	TECNISEA	9,1	8,6	Tuberia		3058,00	3058,00		3058413,00	3058413,00	PANAMA	BBC, LOGISTIC
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,9	7,3	Contenedores	92,00	1559,00	1651,00	92000,00	1558981,00	1650981,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	ANDINAVE S.A.	8,2	5,8	Acero		4135,00	4135,00		4134598,00	4134598,00	COLOMBIA	ONEGO SHIPING & CHA
	CARGA GENERAL	ZANDERS GIA LTDA	7,2	4,3	Acero		5932,00	5932,00		5931756,00	5931756,00	POR DEFINIR	DOWA LINE
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,3	9,7	Contenedores	129,00		129,00	129541,00		129541,00	ECUADOR	MAERSK SEALAND
	ROL-ON ROLL-OFF	REMAR S.A.	8	8	Vehiculo		941,00	941,00		940559,00	940559,00	COLOMBIA	NYK, LINE
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7	6,5	Contenedores	34,00	1894,00	1928,00	34404,00	1894349,00	1928753,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,1	7,4	Contenedores						0,00	COLOMBIA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	REMAR S.A.	4,2	5	Madera de pino	1457,00		1457,00	1456690,00		1456690,00	PANAMA	MARE NOSTRUM S.A.
	CARGA GENERAL	TRADINTER	6,5	6,2	Material y equipo de petroleo	60,00	790,00	850,00	59700,00	790295,00	849995,00	PANAMA	WEST COAST IND. EXP
	TANQUEROS	TRADINTER	7,6	8,5	Aceite crudo de palma	2963,00		2963,00	2962511,00		2962511,00	ECUADOR	CLIPPER WOLSIN TANKE
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,3	6,7	Contenedores		1356,00	1356,00		1356696,00	1356696,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,1	9	Contenedores	664,00	73,00	737,00	663923,00	73490,00	737413,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	TANQUEROS	TRADINTER	7	7,2	Aceite crudo de palma	2459,00		2459,00	2458846,00		2458846,00	COLOMBIA	CLIPPER WOLSIN TANKE
						8370,00	30147,00	38517,00	8370024,00	30147296,00	38517320,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Línea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
MARZO	CARGA GENERAL	ZANDERS CIA.LTDA.	8,3	4,6	ACERO		15091,00	15091,00		15090933,00	15090933,00	UNITED STATES	DOWA LINE
	CARGA GENERAL	TRADINTER	6,1	6,2	MATERIAL Y EQUIP. PETROLERO		990,00	990,00		989621,00	989621,00	MAYOTTE	WEST COAST IND.EXP.
	PORTACONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	8,0	8,7	CONTENEDORES	595,00	1293,00	1888,00	594765,00	1292714,00	1887479,00	PANAMA	MAERKS SEALAND
	TANQUEROS	ZANDERS CIA.LTDA.	5,3	7,0	ACEITE CRUDO DE PALMA	5024,00		5024,00	5023635,00		5023635,00	ECUADOR	JO TANKERS
	PORTAQCONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	8,7	7,0	CONTENEDORES	295,00	2189,00	2484,00	294744,00	2188687,00	2483431,00	PANAMA	MAERKS SEALAND
	CARGHA GENERAL	ZANDERS CIA.LTDA.	7,9	4,4	ACERO		6400,00	6400,00		6400279,00	6400279,00	BRAZIL	DOWA LINE
	PASAJERPO	TRADINTER	5,1	5,1	PASAJEROS						0,00	ECUADOR	CIP
	PORTACONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,3	7,8	CONTENEDORES	406,00		406,00	405738,00		405738,00	COLOMBIA	MAERKS SEALAND
	ROLL-ON ROLL-OFF	REMAR S.A.	8,0	7,9	VEHICULOS		987,00	987,00		986496,00	986496,00	JAPAN	NYK, LINE
	PORTACONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	8,9	8,8	CONTENEDORES	85,00	928,00	1013,00	85455,00	928425,00	1013880,00	PANAMA	MAERKS SEALAND
	CARGA GENERAL	REMAR S.A.	10,7	10,6	TUBERÍA		3406,00	3406,00		3406138,00	3406138,00	GUATEMALA	GEARBULK
	TANQUEROS	TRADINTER	5,2	6,2	ACEITE CRUDO DE PALMA	3239,00		3239,00	3239167,00		3239167,00	COLOMBIA	CLIPPER WOLSIN TANKE
	PORTACONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	6,6	7,1	CONTENEDORES						0,00	JAPAN	MAERKS SEALAND
	PORTACONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	8,9	8,8	CONTENEDORES	625,00	1650,00	2275,00	625454,00	1650417,00	2275871,00	PANAMA	MAERKS SEALAND
	CARGA GENERAL	TRADINTER	6,7	6,2	MATERIAL Y EQUIP. PETROLERO		637,00	637,00		637073,00	637073,00	PANAMA	WEST COAST IND.EXP.
						10269,00	33571,00	43840,00	10268958,00	33570783,00	43839741,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
ABRIL	ROLL-ON ROLL- OFF	TECNISEA	6,6	6,9	VEHICULOS		143,00	143		142700,00	142700,00	COSTA RICA	CIDO CAR CARRIER S.
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,1	9,1	CONTENEDORES	557,00	1614,00	2171,00	556706,00	1613579,00	2170285,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	TECNISEA	8,5	8,4	ACERO		1248,00	1248,00		1247949,00	1247949,00	COLOMBIA	BBC, LOGISTIC
	TANQUEROS	TRADINTER	7,2	8,2	ACEITE CRUDO DE PALMA	8020,00		8020,00	8020290,00		8020290,00	PERU	CLIPPER WOLSIN TANKE
	ROLL-ON ROLL- OFF	ANDINAVE S.A	7,2	7,2	VEHICULOS		149,00	149,00		149200,00	149200,00	PERU	HOEGH AUTOLINERS AS
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,2	9,2	CONTENEDORES	590,00	938,00	1528,00	590529,00	938234,00	1528763,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	TRADINTER	6,5	5,7	MATERIAL Y EQUIPO PETROLEO		1562,00	1562,00		1562192,00	1562192,00	PANAMA	WEST COAST IND.EXP.
	CARGA GENERAL	TECNISEA	7,3	6,1	TUBERIA		4302,00	4302,00		4302305,00	4302305,00	ARGENTINA	BBC, LOGISTIC
	ROLL-ON ROLL- OFF	REMAR S.A	8,1	7,9	VEHICULOS		2152,00	2152,00		2151814,00	2151814,00	COLOMBIA	NYK, LINE
	PASAJERO	ZANDERS CIA.LTDA.	7	7	PASAJERO						0,00	PERU	BARBER SHIP MANAGEME
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,5	9,3	CONTENEDORES	461,00	983,00	1444,00	460503,00	983008,00	1443511,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	TECNISEA	6,7	6,2	ACERO		6146,00	6146,00		6145905,00	6145905,00	PANAMA	TBS SHIPPING SERVICE
	CARGA GENERAL	TRADINTER	5,6	5,5	MATERIAL Y EQUIPO PETROLEO	26,00	671,00	697,00	26051,00	670989,00	697040,00	PANAMA	WEST COAST IND.EXP.
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	9,1	9,1	CONTENEDORES	215,00	1011,00	1226,00	215462,00	1011106,00	1226568,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	6,6	7,2	CONTENEDORES						0,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	ROLL-ON ROLL- OFF	ANDINAVE S.A	8,2	8,2	VEHICULOS		115,00	115,00		114520,00	114520,00	COLOMBIA	HOEGH AUTOLINERS AS
	TANQUEROS	TRADINTER	6,1	6,6	ACEITE CRUDO DE PALMA	3554,00		3554,00	3553600,00		3553600,00	PERU	CLIPPER WOLSIN TANKE
	TANQUEROS	MARSEC S.A	5,1	5,6	ACEITE CRUDO DE PALMA	1500,00		1500,00	1500095,00		1500095,00	COLOMBIA	PETRAL SHIPPING
						14923,00	21034,00	35957,00	14923236,00	21033501,00	35956737,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Linea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
MAYO	portacontenedores	maersk del ecuador c.a.	9,1	8,6	contenedores	650,00	1489,00	2139	650085	1489029	2139114,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	barcazas autopropul.	zanders cia. Ltda	1,8	2	carga de cabotaje	0	0,00	0	0	0	0,00	ECUADOR	ASTINAVE
	tanqueros	zanders cia. Ltda	5,2	6,4	aceite crudo de palma	3867,00		3867	3866736		3866736,00	VENEZUELA	PENMAR
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a.	7,1	7	contenedores		436,00	436,00		435769	435769,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	tanqueros	zanders cia. Ltda	6,7	7,4	aceite crudo de palma	4953,00		4953	4953491		4953491,00	PERU	FONTANA SHIPPING
	roll-on roll-off	tecnisea	6	6,1	vehículo		36,00	36,00		35605	35605,00	UNITED STATES	BBC, LOGISTIC
	carga general	tecnisea	6,9	5,4	tubería		3099,00	3099		3099188	3099188,00	ECUADOR	BBC, LOGISTIC
	carga general	tecnisea	10,2	8	acero		9946,00	9946		9946368	9946368,00	PANAMA	TBS SHIPPING SERVICE
	carga general	tecnisea	6,6	6,5	acero		1469,00	1469		1468765	1468765,00	PANAMA	BBC, LOGISTIC
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a.	7,6	7,1	contenedores	412,00	2031,00	2443,00	411693	2030459	2442152,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	roll-on roll-off	remar s.a	8,3	8	vehículo		1258,00	1258		1257947	1257947,00	COLOMBIA	NYK, LINE
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a.	9,4	9,3	contenedores	721,00		721,00	720734		720734,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	carga general	tradinter	6,6	6,2	material y equipo petrolero		962,00	962,00		961498	961498,00	PANAMA	WEST COAST IND. EXP.
	carga general	tecnisea	7,4	7,3	tubería		235,00	235,00		235231	235231,00	PANAMA	BBC, LOGISTIC
	tanqueros	tradinter	5,3	6,1	aceite crudo de palma	5218,00		5218,00	5217740		5217740,00	POR DEFINIR	CLIPPER, WOLSIN TANKE
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a.	10,5	9,7	contenedores	378,00	1291,00	1669	377903	1290511	1668414,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	carga general	tradinter	5,8	5,5	material y equipo petrolero		950,00	950,00		950441	950441,00	PANAMA	WEST COAST IND. EXP.
	carga general	tecnisea	6,6	6,6	material y equipo petrolero		40,00	40,00		40382	40382,00	PANAMA	BBC, LOGISTIC
	carga general	zanders cia. Ltda	6,7	4,9	acero		3030,00	3030		3030420	3030420,00	PERU	BULK CARRIER
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a.	7,8	7,6	contenedores	376,00	860,00	1236	376492	860333	1236825,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
						16575,00	27132,00	43707,00	16574874,00	27131946,00	43706820,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
JUNIO	Carga General	Remar S.A	8,5	7	Acero		3426,00	3426,00		3425789,00	3425789,00	México	Gearbulk
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,9	7,3	Contenedores	282,00	2111,00	2393,00	282438,00	2111212,00	2393650,00	Pánama	Maersk Sealand
	Carga General	Tradinter	5,8	5,5	Material y Equipo Petrolero	18,00	664,00	682,00	18420,00	663961,00	682381,00	Pánama	West Coast Ind.Exp.
	Roll-on Roll-off	Andinave S.A	7	7,2	Vehículos	92,00	299,00	391,00	91600,00	298645,00	390245,00	Péru	Hoegh Autoliners S.A
	Tanqueros	Tradinter	7,4	7,8	Aceite crudo de palma	3146,00		3146,00	3145510,00		3145510,00	Pánama	Clipper Wolsin Tanke
	Carga General	Tecnisea S.A	8,6	8	Acero		3873,00	3873,00		3872842,00	3872842,00	Colombia	Tbs Shipping Service
	Tanqueros	Remar S.A	5,6	8,5	Aceite crudo de palma	11794,00		11794,00	11793570,00		11793570,00	México	Charter
	Roll-on Roll-off	Remar S.A	7,2	7,2	Vehículos		633,00	633,00		633425,00	633425,00	Colombia	NYK, Line
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,9	7,5	Contenedores	468,00	1390,00	1858,00	468360,00	1390084,00	1858444,00	Pánama	Maersk Sealand
	Carga General	Tecnisea	6,2	6,2	Tubería		2555,00	2555,00		2555307,00	2555307,00	Colombia	BBC, Logistic
	Carga General	Remar S.A	7	6,5	Acero		2487,00	2487,00		2486994,00	2486994,00	Colombia	MP, Line
	Carga General	Tradinter	7,2	7,1	Material y Equipo Petrolero	53,00	795,00	848,00	52479,00	794839,00	847318,00	Pánama	West Coast Ind.Exp.
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,8	7,1	Contenedores	438,00	1906,00	2344,00	438372,00	1906288,00	2344660,00	Pánama	Maersk Sealand
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	9,2	8,5	Contenedores	204,00	1903,00	2107,00	204029,00	1903196,00	2107225,00	Pánama	Maersk Sealand
	Graneles Sólidos	Remar S.A	7	10,8	Astilla	40864,00		40864,00	40864240,00		40864240,00	Japón	Mitsui Osk Line
	Carga General	Tecnisea	5,6	5,6	Material y Equipo Petrolero		259,00	259,00		258508,00	258508,00	Pánama	BBC, Logistic
						57359,00	22301,00	79660,00	57359018,00	22301090,00	79660108,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
JULIO	tanqueros	tradinter	6	6,2	aceite de palma	4.002,00		4.002,00	4.001.945,00		4.001.945,00	panama	clipers w olsin tanke
	portacontenedres	maersk del ecuador	8,5	8,9	contenedores	349,00	2.300,00	2.649,00	349.041,00	2.299.878,00	2.648.919,00	panama	maersk sealand
	roll-on roll-off	andiave S .A	7,2	7,3	vehiculos		105,00	105,00		104.790,00	104.790,00	peru	hoegh autoliners AS
	carga general	TRADINTER	7,5	7,1	material y equipo petrolero		1.563,00	1.563,00		1.563.102,00	1.563.102,00	panama	w est coast ind exp.
	carga genneral	tecnisea	8	7,7	acero		1.866,00	1.866,00		1.865.871,00	1.865.871,00	colombia	bbc logistic
	portacontenedores	maersk del ecuador	7,8	8,6	contenedores	260,00	1.322,00	1.582,00	259.941,00	1.322.189,00	1.582.130,00	panama	maersk sealand
	tanqueros	tradinter	4,2	5,9	aceite crudo de palma	2.307,00		2.307,00	2.306.955,00		2.306.955,00	colombia	clippers w olsin tanke
	carga general	remar S.A	8,9	8,1	acero		5.957,00	5.957,00		5.956.648,00	5.956.648,00	mexico	mp, line
	roll-on roll-off	remar S.A	7,5	7,5	vehiculos		798,00	798		798.220,00	798.220,00	panama	nyk, line
	portacontenedores	maersk del ecuador	8,7	8,5	contenedores	231,00	1.382,00	1.613,00	231.108,00	1.381.852,00	1.612.960,00	panama	maersk sealand
	tanqueros	tradinter	6,9	7	aceite crudo de palma	3.576,00		3.576,00	3.575.981,00		3.575.981,00	ecuador	clippers w olsin tanke
	cargas generales	andinave S.A	8,5	8,2	tuberia		3.611,00	3.611,00		3.610.567,00	3.610.567,00	ecuador	bbc chartesing
	tanqueros	zanders CIA. LTDA	5,7	6,4	aceite crudo de palma	4.284,00		4.284,00	4.283.917,00		4.283.917,00	peru	marine line
	carga general	tradinter	7,9	6,6	acero		6.111,00	6.111,00		6.111.382,00	6.111.382,00	panama	sin especificar
	portacontenedores	maersk dek ecuador	7,1	7,6	contenedores	334,00	953	1.287,00	334.290,00	952.959,00	1.287.249,00	panama	maersk sealand
	carga general	tradinter	6	5,3	material y equipo petrolero	2,00	1.009,00	1.011,00	1.740,00	1.008.825,00	1.010.565,00	panama	w est coast ind exp.
	roll-on roll-off	andinave S.A	7	6,9	vehiculos	19,00	135	154	18.700,00	135.358,00	154.085,00	peru	hoegh autoliners AS
	portacontenedres	maersk del ecuador	7,5	7,4	contenedores						0,00	colombia	maersk sealand
	portacontenedores	maersk del ecuador	7,5	7	contenedores	183,00	1.016,00	1.199,00	182.947,00	1.016.518,00	1.199.465,00	panama	maersk sealand
						15.547,00	28.128,00	43.675,00	15.546.565,00	28.128.159,00	43.674.751,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
AGOSTO	Tanqueros	Tradinter	5,6	5,7	Aceite crudo de palma	3163,00		3163,00	3163297,00		3163297,00	Chile	Clipper Wolsin Tanke
	Roll-on Roll-off	Zanders Cia.LTDA	8,4	8,1	Vehiculo		985,00	985,00		985032,00	985032,00	Colombia	Vega maritima
	Carga General	Técnisea	6,7	6,8	Tuberia		157,00	157,00		156779,00	156779,00	United Stat	BBC Chartering
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,6	7,5	Contenedores	633,00	1264,00	1897,00	633170,00	1264068,00	1897238,00	Panamá	Marsk Sealand
	Carga General	Andinave S.A	9,7	8,7	Acero		3661,00	3661,00		3661316,00	3661316,00	Venezuela	BBC Chartering
	Carga General	Tradinter	5,4	4,9	Material y equipo petrolero		1273,00	1273,00		1273152,00	1273152,00	Panamá	West coast Ind.Exp
	Graneles Liquidos	Técnisea	5,6	6,2	Aceite crudo de palma	2991,00		2991,00	2990805,00		2990805,00	Por definir	Odfjell
	Tanqueros	Zanders Cia.LTDA	8,7	9,6	Aceite crudo de palma	5225,00		5225,00	5224528,00		5224528,00	Mexico	Sin especificar
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,4	7	Contenedores	112,00	1096,00	1208,00	111639,00	1096151,00	1207790,00	Panamá	Marsk Sealand
	Carga General	Tradinter	6	6	Material y equipo petrolero		851,00	851,00		851382,00	851382,00	Panamá	West coast Ind.Exp
	Carga General	Técnisea	6	4,5	Taladro		1441,00	1441,00		1441298,00	1441298,00	Por definir	BBC Chartering
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,4	7,4	Contenedores	208,00	1490,00	1698,00	208025,00	1489487,00	1697512,00	Panamá	Marsk Sealand
	Carga General	Técnisea	5,3	4,9	Tuberia		1209,00	1209,00		1208835,00	1208835,00	Panamá	BBC Chartering
	Tanqueros	Andinave S.A	9	9,3	Aceite crudo de palma	985,00		985,00	985440,00		985440,00	Ecuador	Cargill
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,8	6,7	Contenedores	294,00	1299,00	1593,00	294142,00	1299411,00	1593553,00	Panamá	Marsk Sealand
						13611,00	14726,00	28337,00	13611046,00	14726911,00	28337957,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
SEPTIEMBRE	Roll-on Roll-off	Andinave S.A.	8,2	8	Vehiculos		642,00	642,00		641.910,00	641.910,00	Peru	HOEGH AUTOLINERS AS
	carga general	Tradinter	6,1	5,5	Material y Equipo Petrolero		1.391,00	1.391,00		1.390.669,00	1.390.669,00	Panama	WEST COAST IND.EXP.
	Tanqueros	Zanders cia. LTDA	4	7	Aceite crudo de palma			5.559,00	5.558.886,00		5.558.886,00	Colombia	CLIPPER WOLSIN TANKE
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,9	7,1	Contenedores	5.559,00	1.511,00	2.034,00	522.849,00	1.511.034,00	2.033.883,00	Panama	MAERSK SEALAND
	carga general	Tecnisea	9,2	6	Tuberia	523,00	9.872,00	10.444,00	572.035,00	9.872.272,00	10.444.307,00	Mexico	BBC CHARTERING
	carga general	Tecnisea	7,3	5	Tuberia	572,00	4.505,00	4.505,00		4.505.210,00	4.505.210,00	Chile	BBC CHARTERING
	Tanqueros	Zanders cia. LTDA	5,8	6,2	Aceite crudo de palma			5.247,00	5.247.166,00		5.247.166,00	Chile	ODFJELL
	Roll-on Roll-off	Tecnisea	8	7,7	Vehiculos	5.247,00	895,00	895,00		895.235,00	895.235,00	Por definir	KAWASAKI KISEN KAISH
	Tanqueros	Zanders cia. LTDA	6,8	7,9	Aceite crudo de palma			4.000,00	4.000.087,00		4.000.087,00	Peru	TAYLWIND PARCEL TANK
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,8	7,8	Contenedores	4.000,00	1.393,00	1.830,00	437.177,00	1.393.166,00	1.830.343,00	Panama	MAERSK SEALAND
	Tanqueros	Zanders cia. LTDA	3,8	7,5	Aceite crudo de palma	437,00		7.431,00	7.430.621,00		7.430.621,00	Peru	BRYGGEN SHIPPING & T
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,8	7,5	Contenedores	7.431,00	1.237,00	1.542,00	304.783,00	1.236.740,00	1.541.523,00	Panama	MAERSK SEALAND
	Roll-on Roll-off	Andinave S.A.	8,3	9	Vehiculos	305,00	487,00	487,00		486.650,00	486.650,00	Mexico	HOEGH AUTOLINERS AS
	Portacontenedores	Maersk del Ecuador C.A	7,8	6,4	Contenedores		2.155,00	2.555,00	400.684,00	2.154.802,00	2.555.486,00	Panama	MAERSK SEALAND
	carga general	Tradinter	7,4	6,1	Material y Equipo Petrolero	400,00	1.211,00	1.211,00		1.211.297,00	1.211.297,00	Colombia	WEST COAST IND.EXP.
						24474,00	25299,00	49773,00	24474288,00	25.298.985,00	49.773.273,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
OCTUBRE	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,7	7,3	Contenedores	258,00	1.909,00	2.167,00	257.528,00	1.909.161,00	2.166.689,00	PANAMA	
	ROLL-ON ROLL-OFF	ZANDERS CIA.LTDA.	7,9	7,8	Vehiculos		949,00	949,00		949.180,00	949.180,00	COLOMBIA	VEGA MARITIMA
	ROLL-ON ROLL-OFF	TECNISEA	8,4	8,7	Vehiculos	1.298,00		1.298,00	1.297.683,00		1.297.983,00	POR DEFINIR	KAWASAKI KISEN KAISH
	GRANELES SOLIDOS	REMAR4 S.A	69	10,3	Astilla	38.775,00		38.775,00	38.775.030,00		38.775.030,00	JAPAN	MITSUI OSK LINE
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,6	7,2	Contenedores	350,00	2.046,00	2,396.00	350.558,00	2.045.723,00	2.396.281,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	7,2	6,8	Contenedores	178,00	2.277,00	2.455,00	177.857,00	2.277.302,00	2.455.159,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	ZANDERS CIA.LTDA.	6,1	5,3	Cemento		1.994,00	1.994,00		1.994.160,00	1.994.160,00	ARGENTINA	SIN ESPESIFICAR
	CARGA GENERAL	TECNICEA	7,3	6,9	Acero		3.877,00	3.877,00		3.876.580,00	3.876.580,00	COSTA RICA	TBS, PACIFIC LINES L
	CARGA GENERAL	BBC CHARTERING	6,8	5	Tuberia		7.549,00	7.549,00		7.549.337,00	7.549.337,00	POR DEFINIR	BBC, LOGISTIC
	ROLL-ON ROLL-OFF	ANDINAVE S.A	8,4	8,4	Vehiculos		524,00	524,00		524.478,00	524.478,00	MEXICDO	HOEGH AUTOLINERS AS
	CARGA GENERAL	TRADINTER	7,4	7	Material y Equipo Petrolero		204,00	666,00	870,00	203.574,00	665.581,00	PANAMA	WEST COAST IND.RXP.
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	8	7,6	Contenedores	531,00	1.799,00	2.330,00	531.500,00	1.799.021,00	2.330.521,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
	CARGA GENERAL	BBC CHARTERING	5,1	6	Taladro	424,00		424,00	423.570,00		423.570,00	CHILE	BBC CHARTERING
	CARGA GENERAL	BBC CHARTERING	5	5,4	Material y Equipo Petrolero		42,00	42,00		41.712,00	41.712,00	PANAMA	BBC CHARTERING
	PORTA CONTENEDORES	MAERSK DEL ECUADOR C.A.	8,5	7,9	Contenedores	176,00	2.148,00	2.315,00	166.748,00	2.147.658,00	2.314.406,00	PANAMA	MAERSK SEALAND
						42.185,00	25.780,00	67.965,00	42.148.048,00	25.779.893,00	67.963.941,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
NOVIEMBRE	carga general	tradinter	6	5,9	material y equipo petrolero	7	780,00	787,00	6.600,00	780.330,00	786.930,00	panama	w est coast ind. Exp
	carga general	bbc chertering	6,2	5,8	acero		5.666,00	5.666,00		5.665.516,00	5.665.516,00	colombia	bbc chertering
	tanqueros	zanders cia. Ltda.	5,5	6,3	aceite crudo de palma	3.537,00		3.537,00	3.537.298,00		3.537.298,00	peru	marine line
	portacontenedores	maersk del Ecuador c.a	8,6	7,8	contenedores	90,00	3.043,00	3.133,00	90.000,00	3.043.038,00	3.133.038,00	panama	maersk sealand
	tanqueros	zanders cia. Ltda.	8,3	9	aceite crudo de palma	4.222,00		4.222,00	4.222.044,00		4.222.044,00	peru	sin especificar
	carga general	bbc chertering	7	5,5	tuberia		3.679,00	3.679,00		3.678.796,00	3.678.796,00	brazil	bbc chertering
	roll-on- off	tecnisea	7,6	7,5	vehiculo		612,00	612,00		612.199,00	612.199,00	colombia	kaw asaki kisen kaish
	carga general	tradinter	5	5,7	material y equipo petrolero		866,00	866,00		866.177,00	866.177,00	panama	w est coast ind.exp.
	carga general	tecnisea	8,1	7,1	acero		2.259,00	2.259,00		2.259.210,00	2.259.210,00	colombia	tbs shipping service
	portacontenedores	maersk del Ecuador c.a	8	8	contenedores	162,00	1.629,00	1.791,00	162.150,00	1.628.991,00	1.791.141,00	panama	maersk sealand
	roll-on- off	bbc chertering	7,5	7,5	vehiculo		162,00	162,00		161.650,00	161.650,00	china	yudo shipping
	carga general	remar s.a	9,1	9,1	tuberia		290,00	290,00		290.172,00	290.172,00	mexico	mp, line
	carga general	andinave s.a	6,8	5	acero		3.035,00	3.035,00		3.035.096,00	3.035.096,00	panama	asproyi shipping go
	carga general	bbc chertering	6,1	5,4	tuberia		1.234,00	1.234,00		1.234.254,00	1.234.254,00	panama	bbc chartering
	portacontenedores	maersk del Ecuador c.a	8	7	contenedores	70,00	2.514,00	2.584,00	70.071,00	2.514.430,00	2.584.501,00	panama	maersk sealand
	tanqueros	zanders cia. Ltda.	5,8	6,4	aceite crudo de palma	2.204,00		2.204,00	2.204.384,00		2.204.384,00	ecuador	fontana shipping
	roll-on- off	andinave s.a	8,3	8,5	vehiculo	1.103,00	534,00	1.637,00	1.103.120,00	533.480,00	1.636.600,00	mexico	hoegh autoliners as
	tanqueros	zanders cia. Ltda.	0	8,2	aceite crudo de palma	2.939,00		2.939,00	2.939.131,00		2.939.131,00	peru	sin especificar
	portacontenedores	maersk del Ecuador c.a	8	7,2	contenedores	302,00	2.244,00	2.546,00	301.739,00	2.243.527,00	25.454.266,00	panama	maersk searland
	carga general	bbc chertering	8,1	6,5	tuberia		6.058,00	6.058,00		6.057.864,00	6.057.864,00	panama	bbc chartering
						14636,00	34605,00	49241,00	14.636.537,00	34.604.730,00	72.150.267,00		

Mes	Tipo	Agencia	Calado		Tipo de Carga	Peso de Carga TN		Total	Peso de Carga Kilos		Total	Origen/dest.	Lìnea Naviera
			Entrada	Salida		Embar	Desembar		Embarcada	Desembarc.			
DICIEMBRE	carga general	tradinter	6,4	5,7	materiale y equipo petrolero		792	792		791.679	791.679	colombia	w est coast ind.exp
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a	7	7,1	contenedores	329	2.565	2.894	328.627	2.565.227	2.893.854	panama	maersk.sealand
	roll on roll off	andinave s.a	8	8	vehiculos	539		539	539.280		539.280	mexico	hoegh autoliners a.s
	roll on roll off	zanders cia.ldta	7,9	7,7	vehiculos		653	653		653.395	653.395	colombia	vega maritima
	tanqueros	marsec s.a	5,1	6,4	aceite crudo de palma	2.487,00		2.487	2.487.496		2.487.496	panama	petral shipping
	tanqueros	zanders cia.ldta	7	7,7	aceite crudo de palma	3.142		3.142	3.141.637		3.141.637	ecuador	oceanica maritime co
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a	7,9	7,4	contenedores	36	1.561	1.597	35.755	1.561.068	1.596.823	panama	maersk.sealand
	graneles solidos	zanders cia.ldta	11,4	9,8	yeso		10.000	10.000		10.000.000	10.000.000	mexico	sin especificar
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a	8,1	7,2	contenedores	357	1.999	2.356	357.225	1.998.469	2.355.694	panama	maersk.sealand
	roll on roll off	andinave s.a	8,6	8,6	vehiculos	1.017	402	1.419	1.016.920	401.590	1.418.510	mexico	hoegh autoliners a.s
	carga general	tradinter	6	6	materiale y equipo petrolero		354	354		353.757	353.757	ecuador	w est coast ind.exp
	carga general	tecnisea	9,8	9,8	tuberia		3.377	3.377		3.377.277	3.377.277	mexico	cosco
	carga general	bbc.chartering	8,8	5,8	tuberia		10.484	10.484		10.483.945	10.483.945	peru	bbc chartering
	carga general	remar s.a	9,3	9,4	tuberia		2.738	2.738		2.738.266	2.738.266	mexico	gearbulk
	portacontenedores	maersk del ecuador c.a	7,7	7,8	contenedores	18	2.232	2.250	18.459	2.232.092	2.250.551	panama	maersk.sealand
	carga general	bbc.chartering	6,8	0	materiale y equipo petrolero		597	597		596.521	596.521	colombia	bbc chartering
	carga general	tradinter	8	0	materiale y equipo petrolero		1.478	1.478		1.477.929	1.477.929	panama	w est coast ind.exp
						7.925	39.232	47.157	7.925.399	30.231.215	47.156.614		

FOTOGRAFÍAS HISTÓRICAS
DEL PUERTO DE ESMERALDAS
ANTES DE LA CONCESIÓN A LA EMPRESA PRIVADA.

1971



Fotografía del Barrio de las Palmas y vista panorámica del Puerto Comercial a la derecha. Archivo APE.



Fotografía aérea del Puerto Comercial. Archivos APE.



Fotografía Puerto de Esmeraldas para proceso de concesión. Archivos APE.

JULIO 2004



Fotografía del Puerto Comercial previa a la administración del Concesionario. Archivos APE.



Fotografía del Puerto Comercial previa a la administración del Concesionario. Archivos APE.



Fotografía del Puerto Comercial previa a la administración del Concesionario. Archivos APE.



Fotografías de los muelles del Puerto de Esmeraldas antes de la Concesión. Archivos APE.



Fotografías de Operaciones en Puerto sin aplicar normas de Seguridad Integral (Operadores sin uniformes, cascos, guantes, zapatos de seguridad, ni chalecos reflectivos.) Antes de la concesión. Archivos APE.





Fotografía de Patios del Puerto de Esmeraldas sin mantenimiento, antes de la concesión. Archivos APE.



Fotografía Panorámica de Patios sin pavimentar y sin carga, antes de la concesión. Archivos APE.



Fotografía aérea del Puerto Comercial año 2003, previo a la concesión. Archivos APE.



Fotografía aérea del Puerto Comercial año 2004, previo a la concesión. Archivos APE.