



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS
PUCESE

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

INFORME FINAL DE PROYECTO DE DISERTACIÓN DE GRADO

TEMA:

**ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD DEL DESARROLLO DE UN MODELO DE
ZONA DE APOYO LOGÍSTICO EN LAS INSTALACIONES DE LA EX ZONA
FRANCA PARA AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS**

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

AUTORA

GABRIELA ALEJANDRA CAMPOS MOSQUERA

ASESOR

ING. CHRISTIAN MORA TORRES

ESMERALDAS-2013

Trabajo de Tesis aprobado luego de haber cumplido con los requisitos exigidos por el reglamento de grado de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas, previo a la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

LECTOR 1

LECTOR 2

DIRECTOR DE ESCUELA

DIRECTOR DE TESIS

FECHA _____

AUTORÍA

Yo, Gabriela Alejandra Campos Mosquera portadora de la cedula de ciudadanía N° 0803038991, declaro bajo juramento que la presente investigación e ideas expuestas es de mi total responsabilidad, respetando las diferentes fuentes de información, realizando las citas correspondientes.

GABRIELA CAMPOS MOSQUERA

CI: 0803038991

DEDICATORIA

A Dios Todo Poderoso por haberme dado día a día la oportunidad para alcanzar objetivos grandes y las fuerzas para seguir adelante, más aún en los momentos difíciles, llenando mi vida de esperanza y fe.

A mis padres que los amo con todo mi corazón Patricia Mosquera y Freddy Campos que siempre serán el motivo de inspiración para el logro de mis metas ya que sabiamente me condujeron por el camino del bien enseñándome que el esfuerzo, la constancia y la perseverancia en la vida son las claves esenciales para alcanzar el éxito.

A mi ángel aquí en la tierra mi hermanita Danna Campos por ser tan especial que con sus pequeñas palabras de aliento siempre supo darme las fuerzas necesarias para no doblegar.

AGRADECIMIENTO

Son tantas las personas a quien tengo que agradecer por que forman parte de este triunfo y también parte importante en mi vida.

Definitivamente a Dios, por ser mi guía y luz, por otorgarme el don de vivir y la sabiduría necesarias para abrazar mis metas.

A mis padres Patricia y Freddy por inculcar en mí el sentido de la responsabilidad.

Mis más sinceros agradecimientos a la Ing. Cecilia Velasco y a mi asesor el Ing. Christian Mora, por haber sido mi guía a lo largo del desarrollo de este trabajo y con paciencia y dedicación han entendido y atendido todas mis dudas en el proceso investigativo.

También quiero agradecer al personal de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, de manera especial a las Ing. Susana Feijó e Ing. Blanca Silva y al señor Plto. Pedro Esteban, siempre prestos a ayudarme en la elaboración del trabajo investigativo.

A todas las personas que colaboraron de cualquier manera para la culminación de este trabajo de investigación.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|--|------|
| PORTADA | I |
| AUTORÍA..... | III |
| DEDICATORIA | IV |
| AGRADECIMIENTO | V |
| ÍNDICE DE CONTENIDOS | VI |
| LISTA DE TABLAS | X |
| LISTA DE GRÁFICOS | X |
| RESUMEN EJECUTIVO | XI |
| ABSTRACT | XII |
| INTRODUCCIÓN | XIII |
| CAPÍTULO I | 15 |
| MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN..... | 15 |
| 1.1. Problema de la Investigación..... | 15 |
| 1.2. Justificación..... | 16 |
| 1.3. Objetivos | 17 |
| CAPÍTULO II | 18 |
| MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN | 18 |
| 2.1. Esquematización del Trabajo de Investigación | 18 |
| 2.1.1. Antecedentes Del Estudio..... | 18 |
| 2.1.1.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS (APE) | 18 |
| 2.1.1.2. ZONA FRANCA | 19 |
| 2.1.1.3. ZONA FRANCA DE ESMERALDAS (ZOFREE CEM) | 19 |
| 2.1.1.5. ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS | 20 |

| | | |
|---|--|-----------|
| 2.1.2. | Fundamentación Legal..... | 20 |
| 2.1.2.1. | RÉGIMEN DE ZONAS FRANCAS EN ESMERALDAS..... | 20 |
| 2.1.2.2. | AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS Y EL COMODATO DE SUS TERRENOS CON LA ZONA FRANCA DE ESMERALDAS ZOFREE S.A..... | 21 |
| 2.1.2.3. | TERMINACIÓN DE CONCESIONES ZONAS FRANCAS..... | 21 |
| 2.1.2.4. | DEROGACIÓN DEL RÉGIMEN DE ZONA FRANCA..... | 21 |
| 2.1.2.5. | IMPLEMENTACIÓN DE LAS ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO ECONÓMICO..... | 22 |
| CAPÍTULO III..... | | 23 |
| METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN..... | | 23 |
| 3.1. | Métodos usados en la Investigación..... | 23 |
| 3.2. | Construcción metodológica del Objeto de Investigación..... | 23 |
| 3.2.1. | Nivel de Investigación..... | 24 |
| 3.3. | Elaboración del Marco Teórico..... | 24 |
| 3.4. | Recolección de la Información Empírica..... | 24 |
| 3.4.1. | Información Primaria..... | 25 |
| 3.4.2. | Información Secundaria..... | 25 |
| 3.5. | Descripción de la información Obtenida..... | 25 |
| 3.6. | Análisis e interpretación de los resultados..... | 26 |
| 3.7. | Construcción del Informe de Investigación..... | 27 |
| CAPÍTULO IV..... | | 28 |
| ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS EN RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN..... | | 28 |
| 4.1. | ANALIZAR LAS VENTAJAS Y DESVENTAJA DE USO DE LA EX-ZONA FRANCA DE ESMERALDAS COMO ÁREA DE APOYO LOGÍSTICO PARA APE..... | 28 |
| 4.1.1. | ADMINISTRACIÓN PORTUARIA PARA EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR (AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS)..... | 28 |
| 4.1.2. | LAS ZONAS FRANCAS COMO AREA DE DESARROLLO PARA EL SECTOR EXPORTADOR..... | 29 |
| 4.1.2.1. | ZONA FRANCA..... | 29 |
| 4.1.2.2. | ZONAS FRANCAS Y EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR..... | 30 |
| 4.1.2.3. | ZONAS FRANCAS EN EL ECUADOR..... | 31 |
| 4.1.3. | REPERCUCIÓN DE LA DEROGACIÓN DEL REGIMEN FRANCO EN ESMERALDAS..... | 32 |
| 4.1.4. | ZONAS FRANCA UNA PERFECTA UTOPIA..... | 34 |
| 4.1.5. | LA OTRA CARA DE LA MONEDA: VENTAJAS Y DESVENTALAS..... | 36 |
| 4.1.6. | OPORTUNIDADES DE DESARROLLO..... | 38 |
| 4.1.7. | UNA MEDIDA DE CONTINUIDAD: ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO ECONÓMICO..... | 39 |
| 4.1.8. | ZONAS FRANCAS VS ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO ECONÓMICO... .. | 40 |
| 4.1.9. | EN MIRAS DEL DESARROLLO..... | 41 |
| 4.1.9.1. | AGROCENTROS..... | 42 |
| 4.1.9.2. | SERVICIOS QUE OFRECE UN AGROCENTRO..... | 42 |

| | | |
|-----------|---|-----|
| 4.1.9.3. | ZONA DE APOYO LOGÍSTICO..... | 43 |
| 4.1.9.4. | OBJETIVOS DE LAS ZONAS DE APOYO LOGISTICO | 44 |
| 4.1.10. | RELACIÓN DEL PROYECTO Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO | 45 |
| 4.1.11. | USUARIOS DEL COMERCIO EXTERIOR | 47 |
| 4.1.11.1. | AGENTES Y AUXILIARES DE ADUANA | 47 |
| 4.1.11.2. | AGENCIAS NAVIERAS | 49 |
| 4.1.11.3. | CONSOLIDADORAS DE CARGA | 50 |
| 4.1.11.4. | LÍNEAS NAVIERAS | 50 |
| 4.1.11.5. | TRANSPORTE LOCAL..... | 52 |
| 4.1.12. | BENEFICIARIOS DIRECTOS E INDIRECTOS..... | 52 |
| 4.2. | ESTUDIAR LAS CARACTERÍSTICAS LOGÍSTICAS ACTUALES DE APE A FIN DE DESTINAR DICHA ÁREA A PRODUCIR..... | 54 |
| 4.2.1. | OPERACIONES LOGISTICAS DE AUTORIDAD PORTUARIA ESMERALDAS.... | 54 |
| 4.2.1.1. | UN PROCESO EN CONJUNTO | 54 |
| 4.2.1.2. | ZONAS PORTUARIAS..... | 55 |
| 4.2.1.3. | MANIPULACION DE LA CARGA | 57 |
| 4.2.2. | OPERACIONES PORTUARIAS..... | 58 |
| 4.2.2.1. | RESPONSABILIDADES..... | 59 |
| 4.2.2.2. | LOGISTICA DE AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS | 60 |
| 4.2.2.3. | DIAGRAMA DE ALMACENAJE | 61 |
| 4.2.2.4. | DIAGRAMA PARA RETIRO DE LA CARGA..... | 62 |
| 4.2.2.5. | CARGA DE IMPORTACIÓN Y SU DESPACHO | 63 |
| 4.2.2.6. | DESPACHO DE CARGA DE EXPORTACIÓN | 65 |
| 4.3. | ANALIZAR LA LOGÍSTICA DE LA IMPLEMENTACION DE UNA ZONA DE APOYO LOGISTICO EN LAS EX INSTALACIONES DE ZONA FRANCA PARA APE..... | 67 |
| 4.3.1. | ANÁLISIS DE LA DEMANDA | 67 |
| 4.3.1.1. | CARACTERÍSTICA DE LA DEMANDA DE CONSUMO..... | 67 |
| 4.3.1.2. | Introducción a la carga | 67 |
| 4.3.1.3. | Características de la carga..... | 69 |
| 4.3.1.4. | Tarifas (sin IVA) | 70 |
| 4.3.1.5. | Estudio de escenario (ESPACIO) | 73 |
| 4.3.1.6. | RESUMEN COMPARATIVO | 80 |
| 4.3.1.7. | EXPLICACIÓN DE LA ROTACIÓN DE LA CARGA | 80 |
| 4.3.2. | ANÁLISIS DE LA OFERTA..... | 81 |
| 4.3.3. | ANÁLISIS FODA | 82 |
| 4.3.4. | PROPUESTA | 86 |
| 4.3.4.1. | OBJETIVO GENERAL | 86 |
| 4.3.4.2. | OBJETIVO ESPECIFICO..... | 86 |
| | ÁREA FISICA DE ZONA FRANCA DE ESMERALDAS | 87 |
| | DESCRIPCION DE LOS BIENES INMUEBLES | 88 |
| | CONSIDERACIONES GENERALES..... | 93 |
| | REALIDAD OPERATIVA | 94 |
| | TERRENOS ACTUALES DE LA EX ZONA FRANCA DE ESMERALDAS | 97 |
| | COMPARATIVO DEL SISTEMA TARIFARIO ACTUAL DE LA ZAL S.A Y APE | 98 |
| | CUADRO COMPARATIVO DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS | 100 |
| | ANÁLISIS COMPARATIVO DE OPERAR COMO CENTRO LOGÍSTICO..... | 101 |

| | |
|--|------------|
| CARGA DE POTENCIAL ALMACENAMIENTO | 102 |
| 4.4. IMPACTOS | 104 |
| | |
| CAPÍTULO V | 108 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 108 |
| 5.1. CONCLUSIONES..... | 108 |
| 5.2. RECOMENDACIONES | 110 |
| FUENTES DE INFORMACIÓN..... | 111 |
| | |
| BIBLIOGRAFÍA | 111 |
| | |
| ANEXOS | 114 |

LISTA DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1 Comparativo de distancias entre Esmeraldas y Guayaquil con otras ciudades. | 39 |
| Tabla 2 Agentes de Aduanas que operan en la ciudad de Esmeraldas | 48 |
| Tabla 3 Agencias Navieras | 49 |
| Tabla 4 Consolidadoras de Carga | 50 |
| Tabla 5 Líneas Navieras que operan en el Puerto Comercial de Esmeraldas | 51 |
| Tabla 6 Principales Empresas de transporte local a nivel nacional | 52 |
| Tabla 7 Principales Importadores y Exportadores por el Puerto Comercial de Esmeraldas | 53 |
| Tabla 8 Clasificación de la carga que ingresa a APE | 58 |
| Tabla 9 Capacidad de Almacenaje patio de contenedores llenos APE..... | 78 |
| Tabla 10 Resumen de Buques porta contenedores (Junio, 2012) | 79 |
| Tabla 11 Tarifario Zona de Apoyo Logístico Esmeraldas | 98 |
| Tabla 12 Parte del tarifario de Autoridad Portuaria de Esmeraldas..... | 99 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 Zonas de Planificación..... | 38 |
| Gráfico 2 Plan Nacional de Infraestructura Logística..... | 41 |
| Gráfico 3 Servicios de un Agrocentro | 43 |
| Gráfico 4 Agentes que intervienen en el proceso Logístico de APE..... | 55 |
| Gráfico 5 Zonas Logísticas de un puerto | 56 |
| Gráfico 6 Canal de acceso de Autoridad Portuaria de Esmeraldas..... | 56 |
| Gráfico 7 Operaciones a la carga | 59 |
| Gráfico 8 Proceso Logístico..... | 60 |
| Gráfico 9 Principales Exportaciones e Importaciones del Ecuador | 68 |
| Gráfico 10 Carga de mayor circulación de APE..... | 69 |

RESUMEN EJECUTIVO

A partir del dilema que enfrentan las Zonas Francas a nivel nacional por la derogación de su ley, nace la necesidad en busca del desarrollo, frente al crecimiento del comercio exterior, una medida de continuidad que impulse la operatividad en los puertos ecuatorianos y permita la competitividad logística del país.

La investigación presentada a continuación tiene como objetivo fundamental analizar la viabilidad de desarrollar un modelo de área de Apoyo Logístico en las instalaciones de la ex Zona Franca para Autoridad Portuaria de Esmeraldas, acorde a las necesidades de intercambio comercial y cuya implementación contribuiría en el desarrollo de la ciudad fomentando el comercio.

Se realizó una investigación científica de tipo “descriptiva” que permitió conocer el problema de la subutilización de los terrenos de Ex Zona Franca de Esmeraldas en forma detallada, y se amplió mediante la utilización de técnicas como la observación y la entrevista. Para la recolección de información se efectuó entrevistas a los principales actores del proceso investigativo como son el personal de Autoridad Portuaria, servidores del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y a los trabajadores y usuarios de la ex Zona Franca de Esmeraldas (ZOFREE), lo cual permitió tener un mayor conocimiento acerca del problema y poder determinar las oportunidades, debilidades, fortalezas y amenazas para así establecer estrategias.

Las ventajas y los beneficios expuestos sobre las plataformas logísticas son evidentes y contribuyen en gran medida al desarrollo y expansión de la economía mediante la optimización de espacio y recursos con los que cuenta Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

El apoyo logístico descrito en esta investigación se basa en la ocupación de los terrenos que son de propiedad de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, lo que permitirá que se optimice el espacio acorde con el crecimiento de la carga que se ha dado en el último semestre del año.

ABSTRACT

From dilemma facing zones nationally for its repeal, comes the need to seek development, given the growth of foreign trade, a measure of continuity that drives the operation in the Ecuadorian ports and allow the country's logistics competitiveness.

The research presented here, has as main objective to analyze the feasibility of developing a model of Logistics Support Area in the former Zone facilities for Port Authority of Esmeraldas, according to the needs of trade, and whose implementation would contribute to the development of encouraging trade city.

We conducted a scientific investigation of such "descriptive" yielded information on the problem of underutilization of the site of former Free Zone of Esmeraldas in detail and expanded by using techniques such as observation and interview. For data collection was carried out interviews with key players in the research process such as the Port Authority personnel, officials of the National Customs Service of Ecuador (SENAE) and officials and former users of the Free Zone of Esmeraldas (ZOFREE) perm which have greater knowledge about the problem and to identify opportunities, strengths, weaknesses and threats and develop strategies.

The advantages and benefits described above logistical platforms are evident and contribute greatly to the development and expansion of the economy by optimizing space and resources are there in Esmeraldas Port Authority.

The logistical signed this research is based on the occupation of the land is owned by Port Authority of Esmeraldas, allowing to optimize the space according to the load growth that has occurred in the last half of the year.

INTRODUCCIÓN

La globalización ha producido un dramático cambio en el comercio exterior y como consecuencia en el transporte marítimo, es por esto que se ve la necesidad de recurrir a sistemas que permitan mejorar el nivel competitivo del puerto, analizando la importancia que refiere para las economías el desarrollar actividades propias de intercambio comercial con países que producen o suministran bienes y servicios demandados por otros, y la evolución actual, es necesario el adelantar gestiones y desarrollar estrategias encaminadas a promover el dinamismo de canales que fluyan abiertamente entre los mismos.

Dentro de esta investigación conoceremos una alternativa de desarrollo a través de las Zonas de Apoyo Logístico, se identificara la problemática y posibles soluciones para el desarrollo como un mecanismo potenciador de las apuestas productivas y de las exportaciones.

Este modelo puede ayudar a que la autoridad competente que implemente este proyecto, genere beneficios enfocados a mejorar la productividad de la provincia y del país, la generación de empleo y la generación de divisas.

Para una mejor comprensión de la información recopilada en el proceso de investigación, ha sido analizada y ordenada de forma específica y clara, el presente trabajo está compuesto por cinco capítulos, que se detalla a continuación en forma de síntesis.

Capítulo I Comprende el marco contextual de la investigación, se refiere a la problemática encontrada y la delimitación del problema, la justificación y los objetivos que se desprenden del propósito amplio del proyecto de tesis.

Capítulo II Especifica la estructura del marco teórico, temas de gran importancia, encontrados en el transcurso de la investigación para fortalecer la teoría científica.

Capítulo III Está conformado por la metodología de la investigación, la misma que permitió la recolección de la información necesaria para cumplir con el objeto general del estudio e identificar resultados e implementar estrategias.

Capítulo IV Señala el cuerpo del informe, se especifica el análisis e interpretación de los resultados, en relación con los objetivos de la investigación, la determinación de propuesta y los impactos de la misma

Capítulo V Comprende las conclusiones y recomendaciones, con los objetivos específicos y en relación a la propuesta.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Problema de la Investigación

| CAUSAS | EFFECTOS |
|--|--|
| Eliminación de las Zonas Francas a nivel nacional | Reducción de los ingresos por concepto de arrendamiento de espacio físico |
| Reducida circulación y distribución de mercancías por el mal aprovechamiento del área | Mayores costos operativos y de mantenimiento |
| Poca iniciativa y publicidad a nivel nacional e internacional | Pocos usuarios |

El Gobierno ecuatoriano mediante la aprobación por parte de la Asamblea del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, eliminó el régimen del Zona Franca a nivel nacional, reduciendo de esta manera ingresos generados para Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) que son responsables del espacio que estaba siendo utilizado por Zona Franca de Esmeraldas (ZOFREE)

En consideración a lo expuesto anteriormente existe una falta de aprovechamiento del área que al no ser utilizada genera costos de mantenimiento.

Esta subutilización de espacio físico por parte de APE, constituye un proceso productivo poco eficiente de circulación y distribución de la mercancía provocando mayores costos operativos.

1.2. Justificación

Con la implementación de una Zona de Apoyo Logístico, se derivan un sin número de cambios, en cuanto a la operatividad de Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) que necesita destinar dicho espacio con el que cuenta para un apoyo logístico, que sea productivo generando ingresos, entregando valor agregado de diversas maneras, como un centro de distribución propiamente dicho en él ubicado.

Proporcionando alternativas de uso operativo para aumentar y mejorar los servicios de APE, que permitirá mantener la existencia de los actuales usuarios de la ex Zona Franca de Esmeraldas C.E.M que utilizan los servicios portuarios de Esmeraldas, renegociando su uso.

De esta manera se abre camino a la posibilidad de un incremento en el empleo, mayor competitividad y promoción del puerto, y sobre todo el aumento de nuevos usuarios nacionales e internacionales que requieran servicios logísticos adyacentes a la zona portuaria.

1.3. Objetivos

1.3.1. General

Analizar la viabilidad de desarrollar un modelo de Área de Apoyo Logístico en las instalaciones de la ex Zona Franca para Autoridad Portuaria de Esmeraldas, acorde a las necesidades de intercambio comercial.

1.3.2. Específicos

- 1.3.2.1.** Analizar las ventajas y desventaja de uso de la Ex-Zona Franca de Esmeraldas como área de apoyo logístico para APE
- 1.3.2.2.** Estudiar las características logísticas actuales de APE a fin de destinar dicha área a producir
- 1.3.2.3.** Analizar la logística de la implementación de una Zona de Apoyo Logístico en las ex instalaciones de Zona Franca para APE

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Esquematización del Trabajo de Investigación

2.1.1. Antecedentes Del Estudio

2.1.1.1. AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS (APE)

Es una entidad de derecho público con personería jurídica, patrimonio y fondos propios, que es integrado por un Puerto Comercial, y el Puerto Pesquero, creada por Decreto Ejecutivo 1043 del 28 de diciembre de 1970, que ejerce jurisdicción y es responsable de la administración, mantenimiento, y desarrollo del Puerto Comercial de Esmeraldas.

En agosto del 2004, el Puerto de Esmeraldas fue entregado en Concesión por 25 años, para la ocupación y uso de sus instalaciones operativas al Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A., En el año 2007 la comunidad enfrentó fuerzas retrogradadas, permitiendo que el concesionario acepte una terminación del contrato por mutuo acuerdo, que concluyó con la entrega de sus instalaciones; constituyéndose el 15 de julio del 2010 en una relevante fecha histórica para la ciudad y provincia de Esmeraldas, no solo por la recuperación del puerto; sino porque las actividades operativas se retomaron con normalidad.

La proyección que tiene APE con la colectividad esmeraldeña se denominó “*Esmeraldas Ciudad Puerto*”, (expresado en *La revista Informativa de Autoridad Portuaria de Esmeraldas Edición 40 años, Edición Especial 2011*), donde también nos exponen que: “*Es innegable que la Institución Portuaria de Esmeraldas en los últimos años se ha debatido en cambiantes condiciones administrativas y operativas que han cortado la estabilidad institucional y por ende su sostenibilidad*”

2.1.1.2. ZONA FRANCA

Cabe recordar que al tratar de Zonas Francas nos referimos a la parte del territorio nacional debidamente delimitada, en la que las mercancías que en ella se introducen se consideran como si no estuviesen en territorio nacional, en lo referente a los tributos al comercio exterior, y no estando sometidas al control aduanero habitual.

A lo que puedo agregar que al referirnos a las zonas francas, en su desarrollo como Régimen Especial Aduanero, en nuestro país tal vez por falta de información no le dio el uso adecuado.

Como lo mencionan *Yamile Carlota Arcos García* y *Angie Carolina Escalante Flores* en su Tesis de Grado *“ZONAS FRANCAS COMO MECANISMO DE INCENTIVO PARA LA INVERSION EN EL ECUADOR”* en el año 2009 en Guayaquil Ecuador: *“La implementación de dicho modelo, denominado Zonas Francas, no es reciente, sin embargo no ha sido bien conocido en nuestro país y por ende no ha tenido el éxito esperado, ni el que se observa en otros países de la región. En ocasiones, ha sido considerado como un mecanismo más de comercio exterior, que conlleva simplemente un sacrificio fiscal o ayuda a la evasión tributaria, más no como una herramienta efectiva para alcanzar el desarrollo tecnológico, crecimiento económico y desarrollo del capital humano, que tanta falta le hace a nuestro País”*.

2.1.1.3. ZONA FRANCA DE ESMERALDAS (ZOFREE CEM)

Fue constituida en 15 de enero 1987 y tiene como objetivo principal la promoción, ejecución, administración y explotación de su territorio con el fin de generar mano de obra y recursos. Creada en 1985 mediante decreto ejecutivo N° 1267, decreto que consta en el Registro Oficial N° 310 del 8 de noviembre de ese año, se considera la empresa ZOFREE S.A, empresa que fue aprobada por la Superintendencia de Compañías en 21 de Octubre de 1987.

Pero lamentablemente tuvieron que pasar algunos años para que la Zona Franca de Esmeraldas cuente con todos los elementos que se promulgo la Ley de Zonas Francas, gracias a la iniciativa de directivos de ZOFREE y APE, (*Indicado en La revista Informativa de Autoridad Portuaria de Esmeraldas Edición 38 años, Emitida en el año 2009*)

2.1.1.4. LOGÍSTICA PORTUARIA

Los puertos han evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en grandes nodos logísticos. El nuevo enfoque de los servicios portuarios y su gestión enfocada al cliente y a la calidad, ha generado un puerto moderno, configurándose como un instrumento al servicio del comercio exterior que ofrece servicios logísticos de valor.

Según lo Expuesto en el (Seminario Taller: Zonas de Actividades Logísticas y Puertos secos como factores estratégicos para la competitividad de un Puerto moderno, dictado por el Dr. José Luis Estrada Llaquet, Valparaíso 12-13 de noviembre del 2009) nos explica que: Una cadena logística incorpora actividades de transporte, producción y distribución además de la información de forma integrada. El objetivo es garantizar a lo largo de la cadena: – Calidad de servicio – Reducción del tiempo de distribución – Reducción de costes.

2.1.1.5. ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Son zonas relativamente segregadas del resto de las aéreas portuarias, especializada en actividades de distribución de mercancías, en donde se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor añadido a la mercancía.

En la actualidad esta zonas son de gran importancia por lo que generan un valor agregado en cuanto a atención logística-operática, tal y como se expone *en el Seminario Taller: Zonas de Actividades Logísticas y Puertos secos como factores estratégicos para la competitividad de un Puerto moderno, dictado por el Dr. José Luis Estrada Llaquet, Valparaíso 12-13 de noviembre del 2009: “Frecuentemente, los puertos modernos incorporan en su zona de servicio, o en sus inmediaciones, zonas de actividades logísticas (ZAL), ya que se considera un elemento de negocio y de tráfico portuario”*

2.1.2. Fundamentación Legal

2.1.2.1. RÉGIMEN DE ZONAS FRANCAS EN ESMERALDAS

Mediante *(Decreto Ejecutivo 1267, publicado en el Registro Oficial 310 del 8 de Noviembre de 1985, decreto derogado y sustituido por el Decreto Ejecutivo 2790, publicado en el Registro Oficial 624 del 23 de Julio del 2002)*, se estableció el Régimen de Zona Franca en la Ciudad de Esmeraldas, disponiéndose que la ubicación de la Zona Franca sea en terrenos de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, fijándose en el Artículo dos

de este decreto los linderos y dimensiones del terreno facultándose a Autoridad Portuaria de Esmeraldas ceder en comodato los terrenos de su propiedad referidos en el indicado artículo.

2.1.2.2. AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS Y EL COMODATO DE SUS TERRENOS CON LA ZONA FRANCA DE ESMERALDAS ZOFREE S.A

El directorio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, debidamente facultado por la autoridad de puertos de la época, y ZOFREE S.A aprueban los términos a suscribirse para el uso de 220.312 metros cuadrados de terreno de propiedad de APE fijados de manera exclusiva para el funcionamiento de la Zona Franca, dichos terrenos son cedidos en comodato fijándose también el plazo de duración y las condiciones de restitución del previo a sus propietario (*Lo encontramos en: El Mandato establecido en el Decreto Ejecutivo 1267 del 31 de Octubre de 1985, publicado en el Registro Oficial 310 del ocho de Noviembre de 1985*)

2.1.2.3. TERMINACIÓN DE CONCESIONES ZONAS FRANCAS

Actualmente (*a través del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión N° 351 suscrito en Quito, Miércoles 29 de Diciembre del 2010, en las Disposiciones Transitorias, señala*), las Zonas Francas cuyas concesiones se han otorgado a la Ley de Zonas Francas, continuaran en operación bajo las condiciones vigentes por el plazo que dure su concesión, sin embargo las empresas administradoras y los actuales usuarios de las Zonas Francas se deberán sujetar a las disposiciones del Presente Código.

2.1.2.4. DEROGACIÓN DEL RÉGIMEN DE ZONA FRANCA

Las causas de restitución del Activo de la propiedad de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, entregados en Comodato a la Zona Franca de Esmeraldas, consisten en mutuo acuerdo entre las partes o bien de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo de su creación, a la Ley de Zonas Francas del Ecuador, y a las reformas que se ejecuten en la Asamblea Nacional, mediante:

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión, en su Registro Oficial Suplemento N° 351 suscrito en Quito, Miércoles 29 de Diciembre del 2010, en las Disposiciones Derogatorias: literal n; “Ley de Zonas Francas, publicada como Codificación N° 4, publicada en Registro Oficial N° 562 de 11 de Abril del 2005;”, Se señala claramente el finiquito de este régimen especial.

2.1.2.5. IMPLEMENTACIÓN DE LAS ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO ECONÓMICO

En este código también se destacan los posibles usos que nos permitirá resolver el inconveniente de subutilización de espacio físico, y nos habla de Zonas Especiales de Desarrollo Económico, *donde se establece que el Gobierno Nacional podrá autorizar el establecimiento de Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE), como un destino aduanero, en espacios delimitados del territorio nacional, para que se asienten nuevas inversiones (lo encontramos en TÍTULO IV Zonas Especiales de Desarrollo Económico, Capítulo I: Del objeto y constitución de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico en su Art. 34)*

Y de manera más específica hace énfasis a los tipos de ZEDES en el *Art. 36.- Tipos.- Las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, donde menciona que podrán ser para desarrollar servicios logísticos, como: almacenamiento de carga con fines de consolidación y des consolidación, clasificación, etiquetado, empaque, re empaque, refrigeración, administración de inventarios, manejo de puertos secos o terminales interiores de carga.*

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Métodos usados en la Investigación

La guía de realización de este estudio se basará en los métodos deductivo e inductivo, el primer método permitirá examinar de manera general las causas y efectos que generan el problema de subutilización de espacio físico en los terrenos de la Ex Zona Franca, partiendo de la terminación de concesiones de Zonas Francas, APE y su participación en estas zonas, el estudio del Código Orgánico de la Producción en relación a las ZEDES, que nos ayudará a entender de manera más precisa los correctos motivos de la problemática.

El estudio inductivo analizará problemas concretos como la falta de aprovechamiento de espacio físico para poder dar una inmediata solución.

Se utilizaron dos técnicas, la documental que permitirá que la información sea recopilada en libros, revistas, tesis ya realizadas, leyes y reglamentos y en bases de datos tanto como de Zona Franca y APE las cuales sustentarán el estudio ya que son fuentes confiables debido a la experiencia que han tenido sus investigadores.

La técnica de campo que permitirá dar una potencial solución al problema central, la subutilización del terreno de Ex Zona Franca, es la entrevista que ayudará a conocer a fondo todos los factores que lo causaron para poder concluir de mejor manera.

3.2. Construcción metodológica del Objeto de Investigación

Este trabajo se ha desarrollado conforme a los parámetros que establece la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas, así como también a los parámetros regulares de investigación proporcionados por el asesor del proyecto, Ing. Christian Mora

Torres, que han tenido como fin común, proporcionar información relevante, clara y fidedigna, que permita al lector hacer una estimación de la problemática objeto de estudio.

3.2.1. Nivel de Investigación

Esta disertación se caracteriza por ser un estudio investigativo de gran amplitud, es de tipo descriptivo puesto que se trabaja en base a la descripción de la realidad, se presentará la problemática que es la subutilización de los terrenos de Ex Zona Franca de Esmeraldas en forma precisa y detallada, ampliándolo mediante el estudio de factores que causaron la subutilización del espacio físico, como la reforma del Código de Producción que eliminó la Ley de Zonas Francas, así como el deber de impulsar el desarrollo de la producción nacional y la inminente necesidad de servicios logísticos.

Planteando de esta manera una posible solución mediante la implantación de una Zona de Apoyo Logístico, considerada como una alternativa de continuidad, para este tipo de servicios

3.3. Elaboración del Marco Teórico

Para una mayor comprensión y desarrollo del trabajo de investigación fue de vital importancia el desarrollo de ciertos temas que permitirán a los interesados en este trabajo tener una visión más amplia del problema que se investiga por lo cual el marco teórico se lo ha desarrollado en dos aspectos muy importantes en el primero constan los antecedentes de estudio referencias que permiten profundizar en el conocimiento del tema y en la segunda parte se puntualiza la fundamentación legal con la que se sustenta esta investigación

3.4. Recolección de la Información Empírica

Para obtener resultados confiables sobre investigación y sobretodo la viabilidad de la propuesta, fue necesario consultar diferentes fuentes de información tanto primaria como secundaria.

3.4.1. Información Primaria

La información primaria, se ha obtuvo a través de:

- **La Observación:** permitió obtener un panorama más amplio de los aspectos a investigar los cuales fueron tomadas en consideración para realizar las respectivas entrevistas.
- **Las Entrevistas:** se realizaron al personal administrativo de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, ex funcionarios y usuarios de ZOFREE, servidores de la SENAE, encargados del control de los regímenes especiales y a potenciales empresas privadas interesadas en el problema de la Subutilización del espacio físico por parte de APE que permitirá de manera más precisa y detallada conocer opiniones acerca de la viabilidad de la propuesta.

3.4.2. Información Secundaria

Se ha recopilado todo tipo de información necesaria, de libros, revistas, videos, periódicos, folletos, documentos, leyes, páginas web; entre otros lo cual ayudo al análisis.

3.5. Descripción de la información Obtenida

Para la recopilación de la información necesaria se hará uso de la técnica documental, la cual sustentara el estudio, en conjunto con la técnica de campo, puesto que se analizarán a fondo todos los factores que lo causaron el problema para poder concluir de mejor manera.

Para el estudio se utilizaron fuentes primarias y secundarias, para el desarrollo de las primarias, se ha tomado en consideración lo siguiente:

- **Perfil de Entrevistado:** Las entrevistas se realizaron a los principales actores del problema en estudio, al personal de APE, SENAE, EX ZOFREE y sus usuarios, lo que posibilitaron esclarecer dudas y presentar una gama de alternativas en pro de mejoras.
- **Importancia de la Observación:** la observación realizada fue de vital importancia para el trabajo de investigación ya que me permitió darme cuenta de la magnitud del problema de subutilización de espacios por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas

3.6. Análisis e interpretación de los resultados

Fórmula:

$$N = \frac{Z^2 PQN}{Z^2 PQ + Ne^2}$$

Donde:

| | |
|---|--|
| n | Tamaño de la muestra |
| Z | Nivel de confiabilidad 95% 0.95/2 = 0.4750 Z = 1.96 |
| P | Probabilidad de ocurrencia 0.50 |
| Q | Probabilidad de no ocurrencia 1 - 0.5 = 0.50 |
| N | Población |
| e | Error de muestreo 0.04 (4%) |

El presente Proyecto de Tesis se va a realizar en base a entrevistas, por lo tanto no se va a utilizar la fórmula.

3.7. Construcción del Informe de Investigación

A continuación se presentan los resultados finales de la investigación, contenido en cuatro divisiones del Capítulo IV; el primero parámetros generales de los principales actores y su percepción en el comercio exterior, además se expone el Régimen saliente (ZONA FRANCA), las repercusiones que tuvo, y la comparación con Zonas de Apoyo Logístico consideradas como una medida de continuidad. El segundo argumento analiza las características logísticas actuales de APE, considerando el tipo de carga que más se maneja, sus consignatarios y los principales procesos para la importación y exportación de carga.

En el tercer apartado analiza la oferta y de demanda comparada mediante un análisis FODA, para proponer estrategias para la optimización de espacios y generación de recursos; como cuarta parte, se describen los impactos que generará el problema de la investigación.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS EN RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. ANALIZAR LAS VENTAJAS Y DESVENTAJA DE USO DE LA EX- ZONA FRANCA DE ESMERALDAS COMO ÁREA DE APOYO LOGÍSTICO PARA APE

4.1.1. ADMINISTRACIÓN PORTUARIA PARA EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR (AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS)

Autoridad Portuaria de Esmeraldas es una entidad estatal, con autonomía de gestión y patrimonio propio, creada mediante decreto de ley 1043 del 28 de Diciembre de 1970, que ejerce jurisdicción y es responsable de la administración, mantenimiento, explotación y desarrollo del Puerto Comercial de Esmeraldas, emitido en la Administración del Dr. José María Velazco Ibarra, de conformidad a este mandato legal, la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, APE, tiene como fin específico, planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener el terminal marítimo a su cargo, sujetándose a las limitaciones de la ley.

Tiene como misión prestar servicios portuarios a las naves y a la carga de tráfico internacional, con altos índices de eficacia, oportunidad y calidad, destinado al desarrollo del puerto comercial y del puerto pesquero de Esmeraldas, para beneficio de la comunidad nacional e internacional y el fomento de comercio exterior del país.

En agosto del año 2004, el Puerto de Esmeraldas fue entregado en Concesión por el lapso de 25 años, para la ocupación y uso de sus instalaciones operativas al Consorcio Puerto

Nuevo Milenio S.A.; con capital ecuatoriano y colombiano, correspondiéndole a la parte administrativa del puerto vigilar se diera cabal cumplimiento al contrato de acuerdo y sujeto a los términos y condiciones respectivas.

El puerto internacional de Esmeraldas pasó nuevamente a ser administrado por Autoridad Portuaria a partir del 15 de julio del 2010, cuando el actual operador, el Consorcio Puerto Nuevo Milenio, entregó las instalaciones, a la administración de APE, alinea sus objetivos estratégicos a los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir 2010-2013, que en materia productiva para la Provincia de Esmeraldas dice que: *“En el largo plazo, la mejor manera de conseguir un incremento en real de la competitividad en las principales actividades productivas de la provincia es generar desde ya organizaciones asociativas de producción y comercialización.”*

4.1.2. LAS ZONAS FRANCAS COMO AREA DE DESARROLLO PARA EL SECTOR EXPORTADOR

4.1.2.1. ZONA FRANCA

Las Zonas Francas en el mundo tienen casi 500 años de historia, se desarrolló principalmente en Europa a fines de la Edad Media en los puertos del Mediterráneo, sin embargo, es después de la Segunda Guerra Mundial, que las Zonas Francas alcanzaron un alto grado de desarrollo, en 1996, seiscientas Zonas Francas ya eran autorizadas alrededor del mundo.

Las Zonas Francas son áreas delegadas al fomento de la industria que se adaptan a la política económica de cada país y generan beneficios rápidos y efectivos, con incentivos tributarios y con una ubicación estratégica que facilita la Distribución Física Internacional, realizando actividades de almacenamiento y manufactura.

El objetivo de creación de una Zona Franca es establecer áreas libres de impuestos y aranceles, encaminados básicamente a incentivar el desarrollo social y económico del país,

a través del crecimiento de todos y cada uno de los sectores productivos, especialmente de aquellos que generen productos para la exportación, en donde funciona la denominada extraterritorialidad aduanera, dirigida básicamente a la transferencia de tecnología, la generación de empleo, el desarrollo de las exportaciones, la generación de divisas, así como también el desarrollar zonas económica y socialmente deprimidas.

En general en nuestro país el Régimen de ZONAS FRANCAS se presentó como una herramienta para el desarrollo tanto empresarial como industrial. Para los empresarios y emprendedores las ventajas que se despliegan de este significan menores costos y un aprovechamiento al máximo en el crecimiento del empleo y la generación de divisas que posibiliten el desarrollo del país.

4.1.2.2. ZONAS FRANCAS Y EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR

Las Zonas francas permitieron que los países en vías de desarrollo puedan crecer a nivel mundial, comercializando por lo general pocos productos que en su gran mayoría son materias primas y es así que se adoptaron como estrategia de desarrollo cuyo propósito es el de promover las exportaciones.

Siempre y cuando se respete los objetivos y funciones para la cual fueron creadas, tomando en cuenta que una de sus objetivos es servir de puente de comercio exterior y el de romper las barreras tradicionales de protección de su industria aceptando nuevos productos que regulen los precios internos al consumidor, obteniendo costos más favorables y sobre todo precios más competitivos.

Su herramienta como facilitadoras y promotoras del comercio y la industrialización en las zonas francas se basan principalmente en la creación de beneficios y exenciones en el pago de impuestos, pues las empresas que funcionan en una zona franca no tienen que pagar impuestos, o pagan solamente una parte de ellos.

4.1.2.3. ZONAS FRANCAS EN EL ECUADOR

El estado ecuatoriano preocupado en alinearse al proceso de desarrollo que buscaban los países latinoamericanos impulsó la creación de Zonas Francas en el territorio nacional, a fin de emprender oportunidades para desarrollar proyectos empresariales dándole un carácter global y competitivo, en el Ecuador el funcionamiento del sistema de Zonas Francas fue bastante reciente, apenas hace 25 años la primera Zona Franca fue autorizada por el gobierno ecuatoriano.

La primera zona autorizada en Ecuador mediante Decreto Ley 1267 de 31 de octubre de 1985, publicada en el Registro Oficial No. 310 de 8 de noviembre de 1985, fue la ZONA FRANCA EN LA CIUDAD DE ESMERALDAS, ubicada de conformidad al Decreto de su creación en terrenos de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, con la finalidad de dar auge a esta actividad comercial de desarrollo.

La segunda zona franca fue autorizada el 6 de agosto de 1992 y domiciliada en la ciudad de Riobamba, concediéndole la administración de la misma a la empresa ZONA FRANCA DEL CENTRO ECUATORIANO S.A ZOFRACENE. En esta zona también se permite la realización de actividades industriales y comerciales.

La tercera zona franca, fue la zona ubicada en el sur de la ciudad de Esmeraldas, kilómetro 13 de la vía a Quinindé, frente a la carretera principal y el río Sague en la parte posterior. La empresa autorizada de conformidad con el mismo Decreto de su creación, es la denominada ZONA FRANCA DEL PACIFICO S.A. (ZOFRAPACIFIC).

La cuarta zona franca, es la establecida el 31 de mayo de 1996. por el cual se creó la Zona Franca de Montecristi, en la provincia de Manabí, ubicada en el kilómetro 5.5 de la vía La Pila - Montecristi. La empresa a la que se le otorgó la concesión, operación y establecimiento de la zona franca, es la denominada ZONA FRANCA MANABI (ZOFRAMA)

La quinta zona franca autorizada en el mes de diciembre de 1997, fue la que se instaló en la ciudad de Cuenca., en un inmueble que se encuentra situado al sur de la misma, éste de propiedad del Parque Industrial de Cuenca, empresa ésta a la que se otorgó la respectiva concesión, administración y manejo de la zona. El 6 de febrero de 1996, el CONAZOFRA conoció la solicitud de la empresa ZONAMANTA S.A., para establecer una Zona Franca en la ciudad de Manta.

Sin embargo para el año 2010, mediante la aprobación por parte de la Asamblea Nacional del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones queda derogado el régimen de Zonas Francas, y desde el artículo 45, el Código describe a las nuevas Zonas Especiales de Desarrollo Económico (Zedes), como una medida de continuidad, que están orientadas a generar procesos de transferencia tecnológica, desarrollo de especialización logística y al fomento de la industria enfocada a las exportaciones.

El Gobierno ve el establecimiento de las Zedes como un destino aduanero para que se asienten nuevas inversiones y para ello otorga beneficios similares a los regímenes de importación temporal. Al darse estos cambios y no considerarse las zonas francas dentro del nuevo esquema del Código se deberá esperar cuáles son las nuevas reglas que tiene el Gobierno y si hay la posibilidad de migrar hacia el nuevo sistema aunque las Zedes deben ser aún reglamentadas.

4.1.3. REPERCUCIÓN DE LA DEROGACIÓN DEL REGIMEN FRANCO EN ESMERALDAS

La Zona Franca de Esmeraldas, fue la primera Zona Franca autorizada en el país, su ubicación de conformidad al Decreto de su creación son los terrenos de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, cedidos en comodato. La Zona Franca de Esmeraldas comenzó a operar en 1996, pese a que su Decreto de creación es muy anterior, en un área de 22 hectáreas.

Con la calificación y registro de su primer usuario, **EXPOFORESTAL**, encargados del proceso de astillas de madera para su exportación, inician también la construcción de la infraestructura necesaria para la operación de los clientes, que de a poco fueron calificándose para instalarse, hasta llegar a una ocupación del 80% de sus instalaciones, con usuarios como: **Tenaris Global Services (PANAMA) S.A.** encargados de la Importación y venta de productos siderúrgicos, tubería de acero. **MEGAMOTORS S.A.** con importación, exportación y reexportación de vehículos y tractores, **Camincargo Control Ecuador CIA. Ltda.** Que tenía servicios en el país y en el exterior, de inspección y análisis físico químico del petróleo y sus derivados, con equipos especializados, **O.C.P. Ecuador S.A.** prestaba servicios para almacenamiento, inspección industrial de equipos, repuestos y demás materiales necesarios para la operación del oleoducto de crudos pesados, **ACOPIO DE GRASAS ACOGRASAS S.A.** básicamente especializados Acopio y control de calidad de aceites y gráneles en general, **CPTDC CHINA PETROLEUM TECHNOLOGY & DEVELOPMENT CORPORATION ECUADOR S.A.** con su Importación, exportación, reexportación, comercialización, distribución y venta de equipos y materiales para industrias hidrocarbúrficas y construcciones civiles, así como también equipos eléctricos domésticos.

Los administradores de la compañía ZOFREE, fueron el Sr. Jorge Hermógenes Mujica Medina, Presidente y el Sr. Vicente Fernando Moncayo Cevallos, Gerente General, designados por periodos de dos años desde el 17 de marzo del 2003 y el último periodo venció el 17 de marzo del 2010, teniendo como objetivo principal la promoción, ejecución, administración y explotación de una Zona Franca en la ciudad de Esmeraldas.

Sin lugar a duda en sus principales actores (ex funcionarios ZOFREE) la derogación del régimen causó cierto sinsabor y aun consideran como buena alternativa la permanencia de las Zonas Francas, como es el caso del Ing. Fernando Moncayo (Gerente General ex Zofree) que en una entrevista realizada manifestó que *“la aplicación del régimen en la ciudad de Esmeraldas fue una excelente alternativa para el desarrollo de la ciudad y provincia de Esmeraldas, pues generaba fuentes de trabajo e inversiones productivas y mayores operaciones de comercio exterior, utilizando operaciones portuarias”* , aunque el

Sr. Fabio Posligua (contador es ZOFREE) manifiesta que *“genero muchas expectativas no obstante no se concretó a tiempo y pues a la fecha solo se cumplieron en parte los objetivos para los que se crearon”*

Ambos coinciden que el régimen en la ciudad de Esmeraldas funcionaba bien, aunque el Ing. Fernando Moncayo manifiesta que *“era así hasta que eran los únicos ya que aquí se dieron los procedimientos operativos de las Zonas Francas, funcionaba bien a pesar de que el Estado no ayudo a desarrollar este sistema franco, al contrario complicaron las operaciones inclusive desconociendo en manejo jurídico que las amparaba”*.

Otro punto de vista en cuanto a la aplicación del Régimen de Zona Franca, fue expresada en una entrevista realizada al Sr. Cesar Arboleda (Departamento de Comunicación Social APE) que manifiesta que *“Aquí en Esmeraldas no funcionó el régimen, porque fue manejado por grupos privilegiados y fue beneficioso de un sector minoritario”*

Cabe mencionar que ZOFREE C.E.M tenía la administración completa del área destinada a Zona Franca y velar porque todos los usuarios cuenten con los servicios necesarios para su correcto funcionamiento. Actualmente estas áreas cuentan con un número reducido de usuarios que son arrendatarios de Zofree, entre estos EXPOFORESTAL, TENARIS, GLOBALCAFÉ, y CAMINCARGO. Además de que se han realizado avalúos de los terrenos por peritos calificados por las Súper Intendencia de Compañías, para posteriores reuniones con los accionistas, entre los que destacan a Autoridad Portuaria de Esmeraldas, su mayor accionista.

4.1.4. ZONAS FRANCA UNA PERFECTA UTOPIÍA

La idea de implementar áreas francas en primera instancia pretendía generar cambios en el desarrollo de la economía y un sin número de beneficios tanto para el país como para sus habitantes, atrayendo inversión extranjera, promocionando las exportaciones, generando empleo, pero hoy en día se evidencia que no se cumplieron. El comercio apuesta por nuevas alternativas en donde esté vinculada la parte productiva, microempresas, las

industrias, el Estado, para que ninguno de los sectores se desatienda y se pueda trabajar en conjunto.

Surgiendo de ahí la necesidad como primer medida de darles la importancia y publicidad que necesitan y que estas zonas no constituyan únicamente sectores donde se pretenden evadir impuestos, y sirvan de instrumento de competencia desleal con los importadores y exportadores honestos, porque en Ecuador el régimen franco tuvo un desarrollo poco significativo expresado a través del volumen de sus transacciones internacionales.

Bien lo dice El presidente Rafael Correa *“Zona franca significaba que ahí se puede hacer lo que le da la gana. Y así fue como se implementó en este país. Eran las ferias de la alegría, nadie pagaba impuestos, nadie controlaba”*, al tiempo que cuestionó la existencia de más de 50 zonas francas en el país, por tal razón Consejo Nacional de Zonas Francas (Conazofra) resolvió, el 30 de diciembre de 2008, retirar los beneficios que el Estado ha otorgado a los usuarios del Régimen Franco, que son más del 50%, por no estar cumpliendo con los objetivos de la Ley de Zonas Francas. Según lo expresado por el Primer Mandatario *“Se suponía que el objetivo de la zona franca era generar divisas, es decir productos para la exportación y saben que importaron más de \$1.000 millones y solo exportaron \$100 millones, así era el atraco en este país”*.

Esta decisión tomada por el Gobierno despertó muchos comentarios no solo por parte de funcionarios o usuarios, sino también por empresas privadas vinculadas en el medio del Comercio Exterior, como es el caso de las Agencias Navieras REMAR Y ANDINAVE, que en una entrevista realizada a sus representantes Ing. Hugo Escalante y Plto. Patricio Páez, respectivamente, concuerdan que si bien no funcionó bien este régimen fue por la administración, ya que no está dirigida por verdaderos empresarios que buscan la creación de riquezas y no solo intereses personales. Además consideran como una potencial idea para desarrollar las ZEDES siempre y cuando funcione bien con personas que tengan experiencias en el manejo logístico y además cuenten con capacidad económica para su desarrollo.

Estas situaciones en mi opinión se están generando para crear cambios de actitud, de mentalidad hacia las nuevas generaciones respaldándose en un objetivo emprendedor y estos cambios tomados como medidas de secuencia donde se trabajara minuciosamente en

no perder el control de las arbitrariedades que se generaron en el pasado, en poco tiempo lo que ocasionara es que la gente no solo este esperando un trabajado, si no que esta misma lo genere, haciendo de esta manera un país más competitivo, productivo y que se desarrolla.

Vale destacar que actualmente el área delimitada para el funcionamiento de ZOFREE, está siendo ocupada como bodega de los ex usuarios, destacándose TENARIS Y EXPOFORESTAL, que aprovechan la buena infraestructura con la que cuenta las instalaciones como calles, oficinas, galpones, cerramientos y servicios básicos, para el almacenaje de su carga.

4.1.5. LA OTRA CARA DE LA MONEDA: VENTAJAS Y DESVENTALAS

Hoy en día es muy importante adaptar los servicios a ofrecer por empresas, a las necesidades y exigencias de los clientes, al referirnos a Zonas Francas, donde la gestión logística va de la mano con el objetivo primordial de las mismas “LA PORDUCCIÓN”, es necesario una correcta administración y promoción. Uno de los motivos por lo que Zofree no haya tenido un buen resultado como en otros países, el Ing. Richard Reyes (Jefe de Operaciones APE) indica: *“No hubo la debida administración, además la falta de planificación, y vender la imagen de la misma”* y según el Sr. César Arboleda (Departamento de Comunicación Social APE), *“Fue el manejo corrupto de grupos privilegiados”*

Cabe mencionar que aun cuando la SENA, tenía toda la potestad para controlar y vigilar el ingreso y salida de las mercancías o insumos que vaya a exportar, semi-elaborar o comercializar, no tenían control absoluto ya que éstas, bajo su principio de extraterritorialidad, no permitían su control en cuanto a tiempos de almacenaje, las condiciones de ingreso, las condiciones de salida de mercadería, el proceso de transformación para el cobro de aranceles correspondientes, y destacan ellos como ventajas solo para los usuarios ya sea que utilicen o subutilicen este régimen la exoneración total de impuestos.

Pero en materia productiva que fue uno de sus objetivos el Sr. Fabricio Alcívar (Funcionario SENA) señala que “no tuvo ninguna ventaja”, señalando de manera puntual las desventajas como la no generación de un polo de desarrollo productivo y por ende escasas fuentes de trabajo. Y la Srta. Juliana Menéndez (Funcionaria SENA), manifiesta que la principal desventaja era “Pérdida del valor comercial por el tiempo que se mantenía almacenada y muchas veces la destrucción de la misma”. Si lo vemos desde un enfoque productivo donde el potencial de las Zonas Francas no solo es la producción de empleo, si no también interactuar en el plano de la generación y transferencia de tecnología, el ingreso de inversión extranjera directa y el aumento de sus exportaciones. Podemos decir que no se cumplió con los objetivos para lo que fueron creadas.

Uno de los principales usuarios que aprovechaba los beneficios de las Zonas Francas fue TENARIS, y el Sr. Nelson Mora, encargado de la empresa en Esmeraldas destaca que “desde la eliminación tienen obligaciones estatales ya que no viene consignado con el régimen, utilizando ahora este espacio como un patio temporal que se lo contrata cuando se lo necesita”, destaca que esa era su mayor ventaja, cuando manifestó “ el costo de las áreas de almacenamiento era relativamente bajo (rentable), en consideración de las que ofrece APE.”

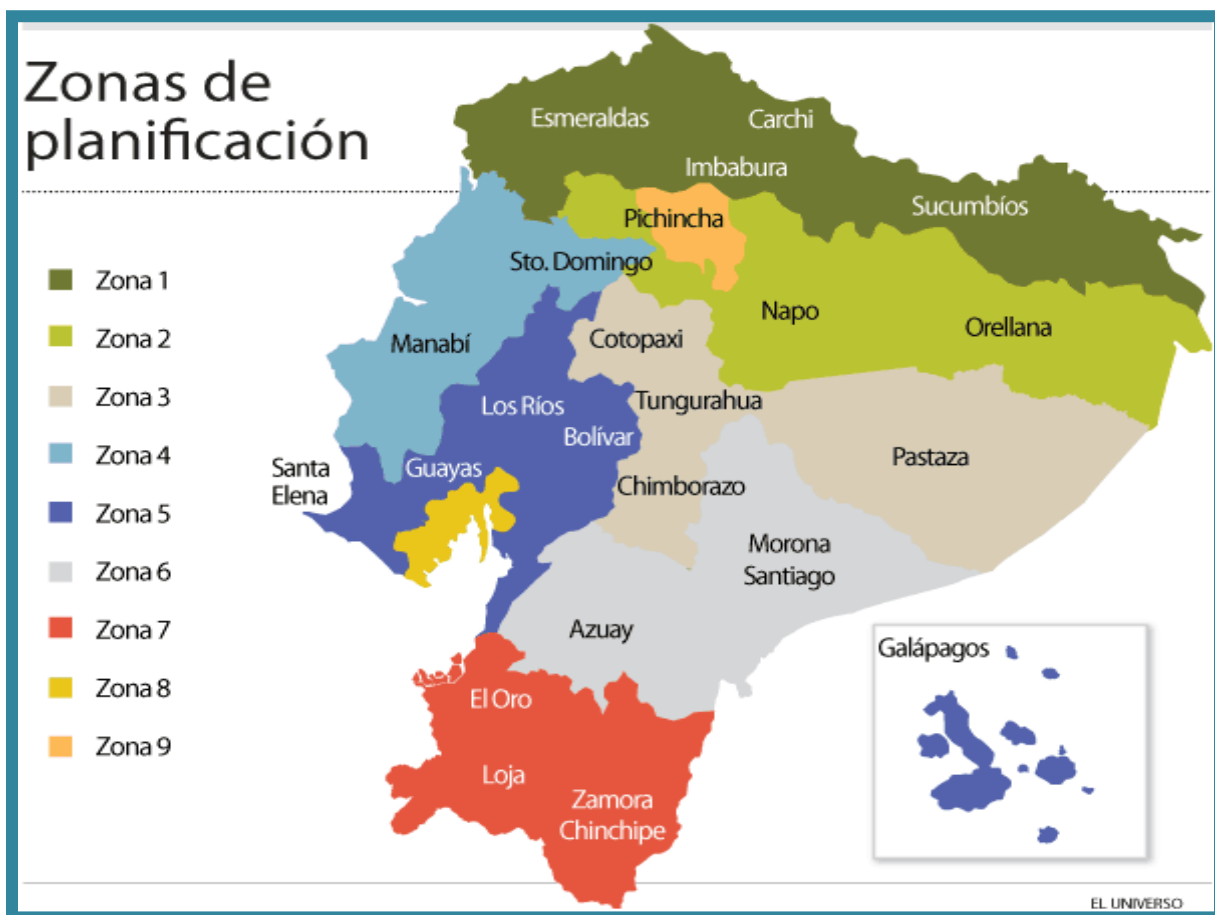
Al no existir las Zonas Francas, se empiezan a tener nuevas regulaciones, y se presentan nuevas opciones para fomentar la producción y el desarrollo, sin descuidar los sistemas de control, en esta nueva etapa el proyecto que implemente el Estado para producir en esta zona debe controlar, principalmente el cobro de aranceles, y de esta manera aumentara la producción y el beneficio para la comunidad con una área que pueda generar empleo, recursos en su actividad económica.

La optimización del uso de las ZAL en el país tiene carácter fundamental para lograr el desarrollo esperado de este esquema, por ende la alternativa que se sugiere busca contribuir a la solución de los problemas que afrontó el régimen franco en el Ecuador.

4.1.6. OPORTUNIDADES DE DESARROLLO

Ecuador por estar situado al noreste de América del Sur, en el paralelo cero tiene una posición excepcional, es el centro de América, y por ende con mercados como Brasil, Chile, Argentina, Colombia, Perú, México, Estados Unidos y Canadá, además gracias a su cercanía con el canal de Panamá, el Ecuador es una escala económicamente productiva para acceder a mercados europeos y de medio oriente. Esto significa que existe una gran ventaja que puede traducirse en una mayor productividad especialmente para el sector logístico relacionado con empresas exportadoras.

Gráfico 1 Zonas de Planificación



Fuente: Diario el Universo

Significativamente la ciudad de Esmeraldas que pertenece a la Zona 1 acompañado con Carchi, Imbabura y Sucumbíos, representa 43% de la economía zonal y su fortaleza productiva se localiza en el sector terciario, así como actividades de comercio al por mayor y menor. Le siguen Imbabura, con 33%; y Carchi y Sucumbíos, con un 15% y 9%, respectivamente, y su puerto tienen una ubicación privilegiada, por su cercanía a la vía Quito-Esmeraldas, y también está conectada con la frontera con Colombia, considerándose una zona de alta producción. Además de ello su principal eje vial que es la Panamericana, conecta en sentido de norte a sur con las provincias del Carchi, Imbabura y Pichincha y en sentido transversal la red se completa con la vía Imbabura – Esmeraldas. Otras distancias terrestres desde el Puerto de Esmeraldas que benefician a la logística y transporte de mercadería son:

Tabla 1 Comparativo de distancias entre Esmeraldas y Guayaquil con otras ciudades.

| | | GUAYAQUIL |
|-----------------------------------|---------------|------------------|
| Esmeraldas – Santo Domingo | 170 km | 268 km |
| Esmeraldas – Quito | 300 km | 390 km |
| Esmeraldas – Ibarra | 312 km | 533 km |
| Esmeraldas – Tulcán | 395 km | 659 km |
| Esmeraldas – Latacunga | 330 km | 316 km |

Fuente: Autora

4.1.7. UNA MEDIDA DE CONTINUIDAD: ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO ECONÓMICO

Como medida de continuidad el Estado establece las Zonas Especiales de Desarrollo como un instrumento para impulsar a corto plazo el desarrollo socio-económico, además promueve la sustitución de importaciones, transferencias tecnologías, y establecen vínculos con empresas nacionales; generando empleo, y de la misma manera convirtiéndose en un instrumento de política para atraer inversión extranjera directa.

Aunque todavía existe la incertidumbre respecto a lo que el Estado pueda hacer con las Zonas Estratégicas de Desarrollo Económico, (ZEDES), plantea inquietudes en la empresa privada y, por ende, en los inversionistas, especialmente en lo concerniente al tratamiento que tendrán las industrias que se ubiquen en las áreas geográficas que serán beneficiadas con los estímulos contemplados para promover las ZEDES

No obstante el Organismo regulador se encuentra en concordancia con el Ministerio de Industrias y Productividad, y el Concejo Nacional de Zonas Francas (CONAZOFRA) organismo que sigue en vigencia mientras paulatinamente se incorpora de acuerdo a sus funciones establecido al Código de la Producción, que tienen la finalidad de impulsar el desarrollo integral de las áreas que por sus características y potencialidades requieren de un esfuerzo dirigido y planificado para fomentar el aumento de la explotación y la productividad sin obviar una adecuada explotación de los recursos existentes.

4.1.8. ZONAS FRANCAS VS ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO ECONÓMICO

Mediante la aprobación del Código Orgánico de la Producción, por la Asamblea Constituyente se busca fomentar el desarrollo del País, donde se puedan asentar nuevas inversiones, y cumplir a cabalidad lo establecido en las leyes, para un proceso sostenible es necesario diferenciar el sistema franco derogado por el mismo Código y el mecanismo entrante las ZEDES.

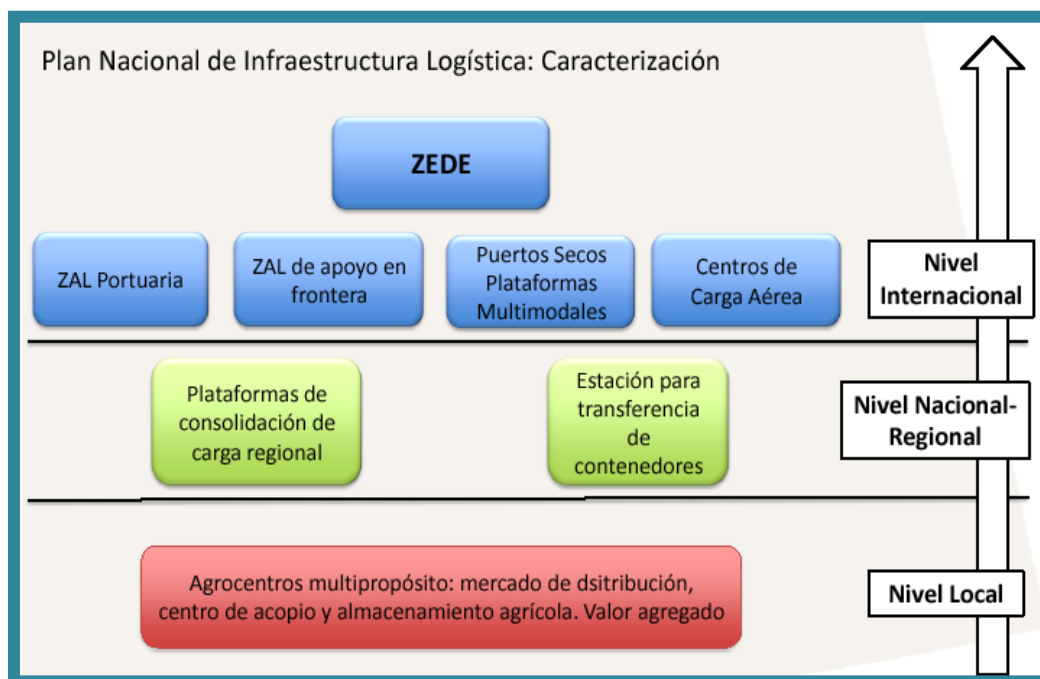
Antes con la Ley de Zonas Francas se establecía la exoneración total a los usuarios del impuesto a la Renta, IVA, impuestos provinciales o municipales durante los 20 años que durara la concesión. Con el nuevo esquema, el Estado sería más estricto en cuanto a las exenciones tributarias concedidas a los inversionistas y a su vez, exigiría un beneficio por las concesiones otorgadas. En esta ocasión se prevé sólo la rebaja del cinco por ciento del Impuesto a la Renta. Voces del Gobierno actual aseguran que las restricciones en las Zedes servirán para que haya mayor control y no se desvirtúe su objetivo de dinamizar las exportaciones, tal como ocurrió en las Zonas Francas.

De acuerdo con la ministra coordinadora de la Producción, Nathalie Cely, las Zedes no seguirán los pasos de las zonas francas porque estas sí están bien concebidas. *“En las zonas francas todo se hizo mal. Nosotros no vamos a decir ‘aquí se hace una Zede’ o vamos a aceptar que un empresario diga ‘yo voy a administrar una Zede y aquí la voy a hacer’, sino que debe demostrar que tiene suficientes empresas interesadas en invertir, cuánto van a invertir y por qué van”*, señala Valdez, R., & Karla, P. (2011). ZEDES, puerta entreabierto a la inversión. *Revista Viztazo*.

A más de las exenciones tributarias, otra diferencia entre los dos esquemas es su conformación y ubicación. En las zonas francas bastaba con que el inversionista cumpliera los requisitos y el Estado le otorgaba la concesión. En cambio, en las Zedes el Gobierno tendrá mayor injerencia y la potestad de otorgarla o no, basados en el artículo 35 del Código de la Producción. Este estipula que la ubicación de las Zedes será determinado por el organismo rector en materia de desarrollo productivo (Consejo Sectorial de la Producción) en coordinación con el ente a cargo de la planificación nacional (Senplades).

4.1.9. EN MIRAS DEL DESARROLLO

Gráfico 2 Plan Nacional de Infraestructura Logística



Fuente: Ministerio de la Coordinación de la Producción Empleo y Competitividad

4.1.9.1. AGROCENTROS

Con el desarrollo y creación de agrocentros en el país, las autoridades de la producción quieren mejorar la calidad de los productos agrícolas de exportación, con un mejor manejo y manipulación, previo a su envío al exterior.

Aunque es un término nuevo y poco utilizado en nuestro medio, en otros países como España, son considerados una gran oportunidad para el desarrollo y el fomento de la agricultura, son plataformas logísticas con la diferencia de que además de almacenar, permiten la consolidación, empaquetado y etiquetado de la producción agrícola. Uno de los primeros centros de este tipo está en planificación para la provincia de Manabí, en la ciudad de Portoviejo, dada su cercanía con el puerto de Manta.

La propuesta de Agrocentros en el país es muy bien vista por el ministro de la Producción, Santiago León, lo considera como un *“mecanismo fortalecerá las exportaciones e incluso servirán para obtener un mejor pago para el productor, permitirán que podamos tener lugares de acopio de mercancía que se pueda tratar de mejor manera y nos da competitividad con buenos sistemas de refrigeración; serán la puerta de salida del Ecuador”* Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamerica. (28 de Mayo de 2012). ANDES. Obtenido de Autoridades buscan mejorar la calidad de los productos de exportación con agrocentros.

4.1.9.2. SERVICIOS QUE OFRECE UN AGROCENTRO

Vale destacar que la consolidación de los agrocentros además contempla la paletización, contenerización, formatos especiales -según las características de la carga-, almacenes refrigerados, servicio de provisión de contenedores, junto con zonas habilitadas para su mantenimiento e inspección si es necesaria.

Gráfico 3 Servicios de un Agrocentro



Fuente: Ministerio de la Coordinación de la Producción Empleo y Competitividad

4.1.9.3. ZONA DE APOYO LOGÍSTICO (ZAL)

Las ZAL se trata de un área apartada del resto de las operaciones portuarias, especializada en las actividades de almacenamiento y distribución de mercaderías en donde, además, se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor agregado. Esto significa que, si parte de estos beneficios son destinados a la Zona de Actividades Logísticas, ésta podrá ofrecer el mismo servicio a un costo menor o mejorar su servicio por el mismo costo.

Se puede resaltar que existe un gran desconocimiento acerca del funcionamiento de una ZAL, en la ciudad de esmeraldas, el Ing. Fernando Moncayo y Klever Posligua mencionan que *“en teoría que saben lo que es, y lo consideran como una buena alternativa de continuidad, aunque no se conoce en si su funcionamiento”*.

Los trabajadores de Autoridad Portuaria de Esmeraldas en cuanto a las Zonas de Apoyo Logístico lo ven como una herramienta de continuidad el Sr. César Arboleda (Departamento de Comunicación Social APE) dice que *“Son lo mismo que un patio temporal que fortalece el movimiento portuario”*, y la Ing. Belinda Sabando (Jefa de la Unidad de Control Aduanera APE), que *“Son aquellas que generan mano de obra y fuentes de trabajo”*.

Ambos lo consideran como una oportunidad potencial para implementar, de hecho *“Es la primera opción por la cercanía que tiene el área al puerto comercial lo cual va a permitir que las personas que manejan los productos tanto en importaciones como en exportaciones tengan mayores facilidades en el manejo de la carga”*, manifiesta el Ing. Richard Reyes (Jefe de Operación de APE). Teniendo como clientes potenciales los importadores y exportadores del Puerto Comercial de Esmeraldas.

4.1.9.4. OBJETIVOS DE LAS ZONAS DE APOYO LOGISTICO

Como objetivos principales de las Zonas de Apoyo Logístico, se destacan la promoción de las exportaciones, la atracción de inversionistas que estén orientados a la exportación, la diversificación de la oferta exportable nacional, la promoción de regiones de menor desarrollo que es relativo a la promoción de empleo y en este caso en particular tiene como objetivo dar facilidades logística y operativas en cuanto al manipuleo de la carga, en todo lo relacionado a la recepción, descarga, almacenamiento pudiendo darle también valor agregado a la misma.

Sin embargo, las realidades que responde a la situación actual de nuestro país ha ocasionado que los objetivos se adapten a fin de satisfacer las necesidades de nuestro país.

El Consejo Nacional para la Reactivación de la Producción y la Competitividad de Ecuador (CNPC, 2008), se plantearon algunos objetivos a conseguir mediante esta medida de continuidad para impulsar sectores productivos estratégicos, entre los que puedo destacar

- Promocionar las exportaciones, a través de diferentes incentivos que permitan potencializar sectores estratégicos de producción nacional
- Atraer inversiones (nacionales e internacionales), mediante atractivos paquete de beneficios y facilidades para instalarse como empresa.
- Diversificar la oferta exportable, potenciando nuevas industrias y el desarrollo de productos para tener llegada a nuevos mercados, volviendo a nuestro país más competitivo.
- Promocionar regiones de menor desarrollo relativo, impulsando la instalación de empresas en zonas dentro del territorio que se han visto desfavorables por el desequilibrio económico.
- Generar empleo y captación de divisas, a través de la inversión directa de las empresas creando nuevas fuentes de trabajo dentro de la región donde se instalan las ZAL.
- Transferencia tecnológica y de conocimiento
- Inserción de encadenamientos en la economía local, mediante la generación de interconexiones productivas con los proveedores nacionales para abastecer de insumos y materias primas a las materias instaladas dentro de la ZAL
- Fomentar incremento de flujos de comercio exterior, que está directamente proporcionado con la promoción de exportaciones

Con lo anteriormente expuesto se puede decir que las ZAL, tiene con objetivo principal el desarrollo del capital humano, de esta manera las ZAL se concibe como un motor de crecimiento económico no solo de zonas directamente involucradas sino del país.

4.1.10. RELACIÓN DEL PROYECTO Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO

Ecuador viene afrontando ya varios problemas en su estructura productiva, que bien pueden ser explicados por la ausencia de políticas de desarrollo productivo y además el privilegio del sector petrolero que ha generado problemas adicionales en la economía. Es por tal motivo que el gobierno actual, con su Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) 2009-2013, plantea como reto la construcción de un nuevo modelo de desarrollo, que incluye una nueva

manera de generación de riqueza y redistribución post-petrolera para el Buen Vivir, la misma que puntualiza para la primera fase de su aplicación durante el período 2009- 2013.

En este sentido el fomento de la inversión productiva que proporcione el desarrollo territorial con énfasis en las acciones generadas por diversos estudios sectoriales, establece sistemas de incentivos condicionados al cumplimiento de objetivos específicos. El Consejo Sectorial de la Producción tiene un decidido compromiso para trabajar por la reducción de la pobreza y mejorar la equidad en nuestro país, por ello impulsa y determina las políticas que permitan impulsar el desarrollo productivo para generar empleo de calidad y mejorar los ingresos.

Bajo este contexto se pueden mencionar tres tipos de incentivos, el de carácter general que es aplicado a todo tipo de inversiones, que involucra reducción de impuestos, acceso a programas de financiamiento de capital de riesgo, condiciones especiales en préstamos, créditos e incentivos ambientales. Los incentivos sectoriales que son dirigidos a proyectos de inversión para sectores productivos específicos y que consisten en la reducción parcial del Impuesto a la Renta, exoneración total de tributos o gravámenes y exoneración total o parcial de los aranceles de aduana y por último los incentivos de orden territorial, dirigidos a potenciar las inversiones nuevas en zonas económicamente deprimidas que consisten en reducciones de impuestos a la renta y programas especiales para cofinanciamiento para mejoramiento de productividad, calidad y promoción de las pequeñas y medianas empresa.

Una de las herramientas más importantes del Código de la Producción para la transformación productiva es el impulso a las zonas económicas de desarrollo especial (ZEDES), los incentivos previstos para las ZEDES, autorizadas por el Consejo Sectorial de la Producción son:

- Para los administradores y operadores de las ZEDES, se aplicará una reducción adicional de 5 puntos porcentuales de la tarifa del Impuesto a la Renta vigente, es decir que para el 2013, el impuesto a la renta aplicable será del 17%.

- Las importaciones de bienes que forman parte de los procesos productivos de las zonas o para ser usados directamente en ella, tendrán tarifa 0% de IVA.
- Los operadores y administradores de ZEDEs tienen derecho a crédito tributario por el IVA pagado en la compra local de bienes y servicios
- Exoneración del ISD en el pago de importaciones y para la amortización de capital e intereses generados sobre créditos otorgados por INSTITUCIONES FINANCIERAS del exterior

4.1.11. USUARIOS DEL COMERCIO EXTERIOR

Los usuarios al Comercio Exterior son todas las personas naturales y jurídicas que deseen dedicarse al Comercio Exterior y que deberán cumplir con los requisitos exigidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), los usuarios interactúan informática y operativamente con la SENAE, estos comprenden agentes de aduana, líneas navieras, líneas aéreas, agencias de carga, almacenes temporales, depósitos, consolidadoras, importadores, exportadores, entre otros

4.1.11.1. AGENTES Y AUXILIARES DE ADUANA

Son responsables solidarios de los exportadores e importadores, encargados de la nacionalización de la mercadería en el caso de importaciones, y realizar todos los trámites pertinentes en la Aduana para legalizar las exportaciones, en el distrito de Esmeraldas solo residen dos Agente de Aduanas propios de la provincia, Marcos Galarza y Mario Panchi, los demás son de otras provincias pero tienen sus oficinas y auxiliares dentro de Esmeraldas.

A continuación presento un listado de los Principales agentes que operan en la ciudad de Esmeraldas

Tabla 2 Agentes de Aduanas que operan en la ciudad de Esmeraldas

| Nombre | Cargo |
|--|----------------------------|
| Galarza Carvache Marcos Gilberto | Agente Afianzado De Aduana |
| Galarza Becerra Marcos Gilberto | Auxiliar |
| Panchi Moya Mario Enrique | Agente Afianzado De Aduana |
| Quinatoa Hernández Ángel Leónidas | Auxiliar |
| Coronel Toledo Marco Xavier | Agente Afianzado De Aduana |
| Mila Carvajal Dionicio Francisco | Auxiliar |
| Ortiz Gracia Cristina Angélica | Auxiliar |
| Francisco Mosquera Aulestia | Agente Afianzado De Aduana |
| Martha Ruano Estacio | Auxiliar |
| Gabriela Campos Mosquera | Auxiliar |
| Raúl Coka Barriga | Empresa |
| José Antonio Coka | Agente Afianzado De Aduana |
| Jones Posligua Maibel Carolina | Auxiliar |
| Juan Pérez | Auxiliar |
| Rocalvi S.A. - Grupo Calderón | Empresa |
| Calderón Viteri Carlos Roberto | Agente Afianzado De Aduana |
| Mario Armas | Auxiliar |
| López Mena Kathya | Agente Afianzado De Aduana |
| Paul Rodríguez | Auxiliar |
| Aparicio Vega | Agente Afianzado De Aduana |
| Carmen Rodríguez | Auxiliar |
| Valero y Valero | Empresa |
| Gaudencio Valero | Agente Afianzado De Aduana |
| Ing. Lucia Guañuna | Auxiliar |

Fuente: Autora

4.1.11.2. AGENCIAS NAVIERAS

El distrito de Esmeraldas para desarrollar sus actividades de comercialización cuenta con empresas que representa a una o varias compañías de barcos transportadores de mercancías, es decir son empresas que representan a las Líneas Navieras, que ofrecen sus servicios a importadores y exportadores interesados en el traslado de sus mercancías de un país a otro. Se encuentran a disposición de este puerto las siguientes agencias navieras.

Tabla 3 Agencias Navieras

| Nombre | Responsable | Dirección | Teléfono |
|-------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------|
| REMAR | Ing. Hugo | Hilda Padilla 202 y | 062 461-711 |
| | Escalante | Barbizzoty. | 062 461-381 |
| BBC | Ing. Segundo | Av. Jaime Roldos | 062 710-305 |
| CHARTERING | Urbina | Aguilera, Recinto Portuario | |
| TRADINTER | Ing. José Renato | Av. Jaime Roldos | 062 723-093 |
| | Chávez | Aguilera, Recinto Portuario | |
| TECNISEA | Ing. Mariuxi | Barrio. Gran | 062 461-273 |
| | Quinde | Colombia | |
| ANDINAVE | Plto. Patricio Páez | Hilda Padilla #5 y | 062 461-105 |
| | | Barbizzotti, Esq. | 062 460-361 |
| | | 1 ^{er} piso Of.2, barrio | 099522807 |
| | | Las Palmas | |
| ZANDERS | Ing. Julio Zanders | Av. Kennedy 801 y | 099824171 |
| | | Antonio Guerra | |

Fuente: Autora

Tabla 5 Líneas Navieras que operan en el Puerto Comercial de Esmeraldas

| LÍNEA | REPRESENTANTE |
|--|---|
| Línea: COMAR BULK CARRIER Línea: MELFI MARINE CORP Línea: NAVESCO S.A. Línea: NAVIERA DE SERVICIOS MARITIMOS NAVESMAR S.A. Línea: TBS SHIPPING LINES | TENICNISEA |
| Línea: GEARBULK POOL LTD. Línea: MAERSK LINE Línea: MITSUI O.S.K. Línea: MP LINE (vehículos) Línea: NYK (VEHICULOS) | REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR, REMAR S.A. |
| Línea: MICHART Línea: CONTI LINES Línea: SEABOARD MARINE | AGENCIA NAVIERA ZANDERS (Esmeraldas) |
| Línea: HUAL AS - Oslo (Hoegh Ugland Auto Liners) | ANDINAVE S.A. |
| Línea: WEST COAST INDUSTRIAL EXPRESS | TRADINTER S.A. |
| Línea: BBC CHARTERING & LOGISTICS | BBC CHARTERING |

Fuente: Autora

Entre las líneas de transporte internacional antes mencionadas se puede destacar que Maersk Line cuenta con mayor frecuencia de ruta, por ende es indispensable resaltar que por el puerto de Esmeraldas arriban dos buques por semana, lo que significa que a la hora de transportar mercancías contenerizada, Maersk Line ofrece uno de los mejores servicios.

4.1.11.5. TRANSPORTE LOCAL

Actualmente por el Puerto de Esmeraldas se ha incrementado el nivel de carga y como consecuencia aumenta de la misma manera la implementación de empresas de transporte local, ya que dentro de la logística de transporte que se genera en las negociaciones internacionales, el transporte local forma parte de este proceso, por lo tanto en las importaciones por el puerto comercial de Esmeraldas es conveniente la utilización de los servicios que prestan estos medios de transporte, al momento de trasladar la carga desde el recinto portuario hasta su lugar de destino final.

Acontinuacion se menciona algunas de las empresas de transporte local a nivel nacional:

Tabla 6 Principales Empresas de transporte local a nivel nacional

| Empresa | Dirección | Teléfono |
|-----------------------------------|----------------------------|----------------|
| Acelerando | Calle Ulloa N 34-649 y Av. | 2249-204 |
| | República Quito, Pichincha | 097849549 |
| Transporte & Servicios | Quito-Pichincha | 2 417 467 |
| SETRAPECOR. S .A. | Quito-Pichincha | 593 84 017 904 |
| SEAR | Quito-Pichincha | 095036348 |
| LIDERSUR | Quito-Pichincha | 094502728 |

Fuente: Autora

4.1.12. BENEFICIARIOS DIRECTOS E INDIRECTOS

La población objetivo con la implementación de este proyecto son los inversionistas nacionales e internacionales establecidos en el país. Sin embargo en Esmeraldas a corto plazo los primeros beneficiarios son los usuarios de la ex Zona Franca, que deseen reubicarse en la ZAL y gozar de los incentivos, infraestructura y promociones.

Otro segmento que puede verse beneficiado al nivel nacional son las empresas maquiladoras, transnacionales, multinacionales, ya que el Puerto Comercias de Esmeraldas

está en constante crecimiento y tiene planes de abrir sus puertas a la rama automovilística que a más de sus actuales usuarios como General Motors Toyota del Ecuador y Aymesa, se tiene previsto trabajar con clientes como Great Wall, Nissan y Ambacar, como beneficiarios indirectos esta toda la comunidad ya que con la implantación de una ZAL, en la provincia mejoraría la comunicación vial para una distribución de la carga a nivel nacional y además se potenciaría la generación de plazas de trabajo. Cabe destacar que el tipo de mercancías que más se importa es el alambIÓN, el aceite de palma, tubería y vehículos. Que se encuentran distribuidos entre los siguientes importadores y exportadores

Tabla 7 Principales Importadores y Exportadores por el Puerto Comercial de Esmeraldas

| PRODUCTOS | IMPORTADORES |
|-------------------------------|---|
| ALAMBRÓN | ADELCA IDEAL ALAMBREC TREFILEC |
| TUBERÍAS | TENARIS PETROAMAZONAS PETROPRODUCCION |
| VEHÍCULOS | TOYOTA CHEVROLET ÓMNIBUS MAZDA AYMESA |
| MATERIAL PETROLERO | PDVSA PETROAMAZONAS PETROPRODUCCION |
| PRODUCTOS | EXPORTADORES |
| ACEITE DE PALMA | DANEX AGROPARAISO EPECEM |

| | |
|---------|--------------|
| | LA FABRIL |
| | OLIOJOYA |
| | LA SEXTA |
| ASTILLA | EXPOFORESTAL |

Fuente: Autora

4.2. ESTUDIAR LAS CARACTERÍSTICAS LOGÍSTICAS ACTUALES DE APE A FIN DE DESTINAR DICHA ÁREA A PRODUCIR

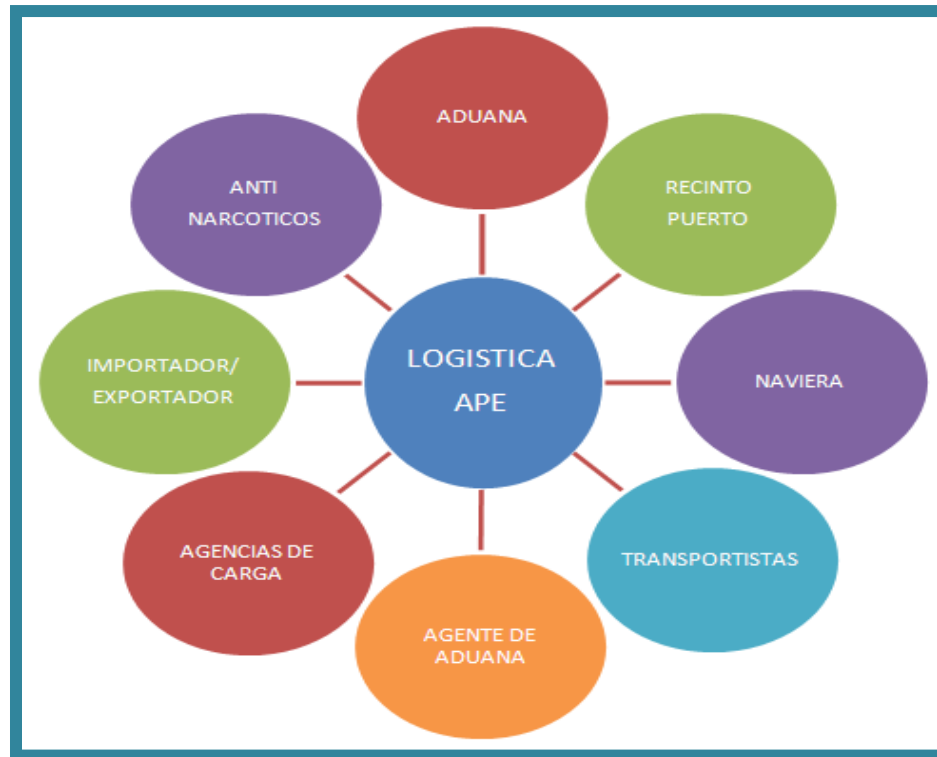
4.2.1. OPERACIONES LOGISTICAS DE AUTORIDAD PORTUARIA ESMERALDAS

4.2.1.1. UN PROCESO EN CONJUNTO

Las operaciones logísticas de Autoridad Portuaria de Esmeraldas contiene numerosos participantes (empresas o entidades) que abarcan todo un proceso, que comprende la entrada, salida, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto y que irá concretando y describiendo.

La Operación Portuaria es un proceso amplio que incluye aspectos administrativos previos al atraque, procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, manipulación de la mercancía hasta que esta sale del recinto portuario. En todas estas actividades intervienen una serie de agentes especializados cuya misión es lograr el máximo rendimiento, estas empresas son:

Gráfico 4 Agentes que intervienen en el proceso Logístico de APE

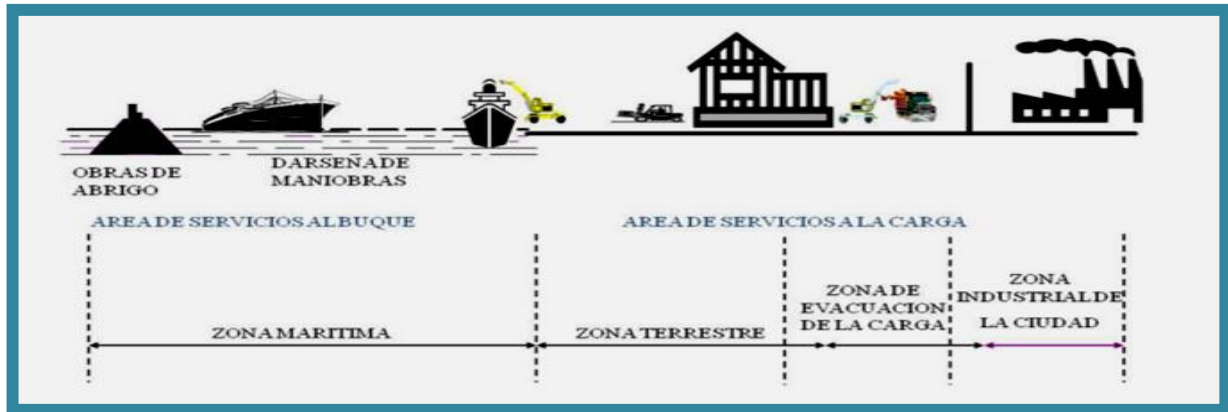


Fuente: Autora

4.2.1.2. ZONAS PORTUARIAS

Dentro del conjunto de las actividades que componen las Operaciones de APE adquiere un papel muy importante la manipulación de mercancías en su paso por el puerto, desde el transporte marítimo al terrestre o viceversa incluidos en el concepto de maniobras o movimientos realizados por los medios de transporte, con la infraestructura necesaria para la llegada y atraque de buques, descarga, carga, almacenamiento, transporte y distribución de mercancías. La logística de un puerto necesaria para ser competitivo involucra las siguientes zonas:

Gráfico 5 Zonas Logísticas de un puerto



Fuente: Internet

- **ZONA MARITIMA**

Esta zona se encuentra conformada por las áreas de servicios que requiere el buque para atracar en el muelle, las cuales son las obras de abrigo o protección del canal de acceso y las dársenas de maniobras que necesita el buque para realizar las maniobras y giros para el atraque.

Gráfico 6 Canal de acceso de Autoridad Portuaria de Esmeraldas



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

- **ZONA TERRESTRE**

Esta zona se encuentra conformada por los muelles del buque, las bodegas para el almacenaje de las mercancías de importación y de exportación, los patios (cubiertos y descubiertos) de almacenaje de importación y exportación, oficinas de la administración del puerto, oficinas de los usuarios del puerto (operadores portuarios, operadores logísticos, agentes de aduanas, Policía Antinarcóticos, etc.). También se encuentran en este área la maquinaria y equipos para el cargue y descargue tanto marítimo como terrestre.

- **ZONA DE EVACUACION DE LA CARGA**



Esta zona está conformada por las áreas de circulación de vehículos y maquinarias, áreas de inspección, áreas de pesaje y áreas de entrada/salida de vehículos

- **ZONA INDUSTRIAL DE LA CIUDAD**

Esta zona está conformada por las áreas de acceso terrestre y/o marítimo al puerto, las empresas de producción, Almacenes Generales de Depósito, Zonas de Actividades Logísticas aledañas al puerto y las nuevas Plataformas Logísticas Portuarias, en las cuales las mercancías son re-embaladas, re-etiquetadas y distribuidas por todo el país o llegan del interior del país para ser exportadas.

4.2.1.3. MANIPULACION DE LA CARGA

La carga o materias primas y productos elaborados o semi-elaborados que ingresan a bodegas y patios de APE son objeto de las operaciones para su manipulación,

almacenamiento transporte y distribución por cualquier medio de transporte, ya sea por medio marítimo o terrestre. APE de acuerdo con sus características clasifica a la carga en:

Tabla 8 Clasificación de la carga que ingresa a APE

| TIPO | CONSIGNATARIO |
|----------------|--|
| CARGA GENERAL | ADELCA, IDEAL ALAMBREC, PETROAMAZONAS, SINAPEC, NOVACERO |
| CONTEINERIZADA | CORPORACION FAVORITA, GENERAL MOTORS, OMNIBUS, AYMESA |
| GRANEL LÍQUIDO | DANEC, AGROPARAISO, LA JOYA, ALESPALMA |
| VEHÍCULOS | RECORMOTOR, TOYOTA, CASAVACA, IMPORTADORA TOMEBAMBA, GENERAL MOTORS |

Fuente: Autora

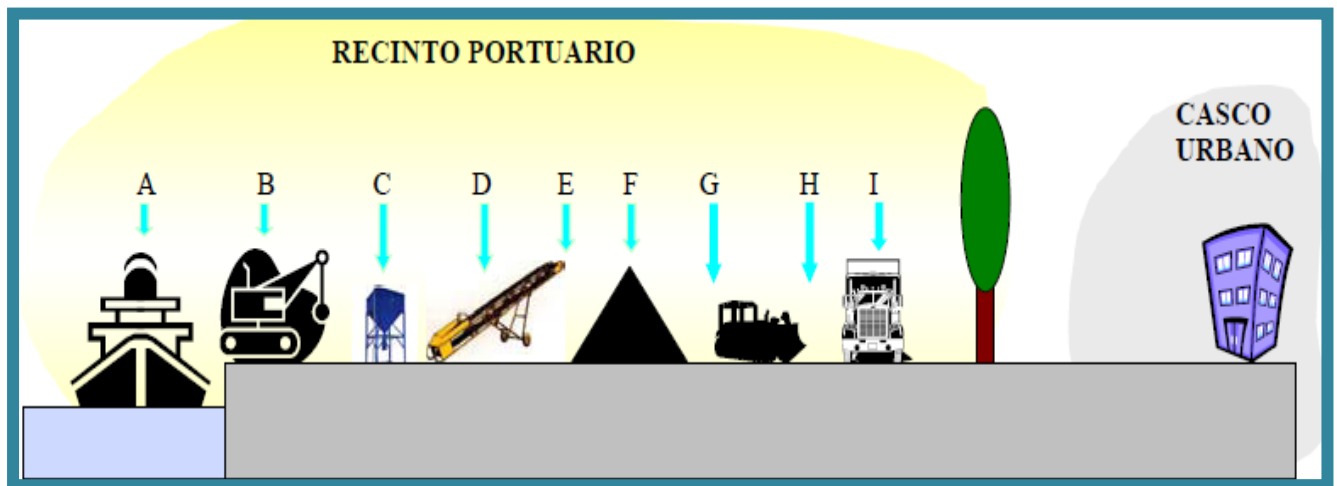
4.2.2. OPERACIONES PORTUARIAS

Al llegar mercancía al Puerto Comercial de Esmeraldas, e independientemente de si ésta viene por tierra o por mar, va a ser objeto de una serie de operaciones. Estas operaciones pueden resumirse en las que suponen desplazar la carga de un punto a otro del puerto, su almacenamiento y el movimiento de vehículos entre instalaciones, es decir:

- Traslado de gráneles sólidos (carga y descarga de buques y camiones, operaciones con grúas, cintas transportadoras, etc.)
- Almacenamiento de gráneles sólidos mediante acopios (apilado con grúa, apilado con empujadores, etc.)
- Almacenamiento y ubicación de carga contenerizada en patios asignados

En el siguiente esquema se representan las operaciones más conflictivas durante el tránsito de este material dentro del Puerto Comercial de Esmeraldas.

Gráfico 7 Operaciones a la carga



Fuente: Internet

4.2.2.1. RESPONSABILIDADES

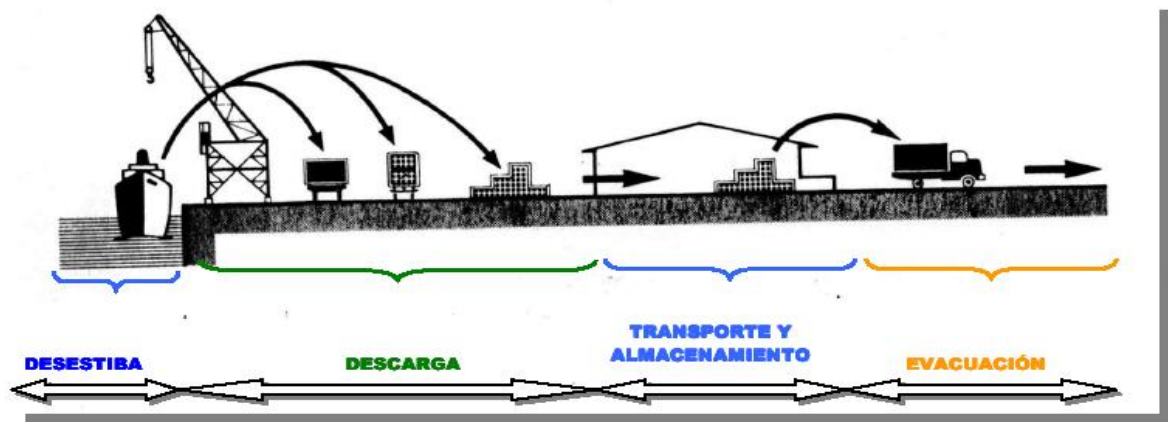
Los representantes de la agencia naviera, del consignatario y de Autoridad Portuaria de Esmeraldas se reunirán por lo menos diez días antes del arribo del buque, con el objeto de determinar los procedimientos a seguir en la operación de carga/descarga, así mismo para designar el lugar donde se almacenará este material.

Es necesario que durante toda operación de carga/descarga, se encuentre presente un representante de la agencia naviera, quien actuará como intermediario entre el buque, las autoridades portuarias, y el consignatario. Los Departamentos de Operaciones y Seguridad Integral de APE, delegarán a un representante cada uno para que supervisen las operaciones de carga/descarga, almacenamiento y transporte

El representante de Operaciones será el encargado de hacer llenar y realizar el seguimiento de los registros que se adjuntan, así mismo deberá entregar al representante de Seguridad Integral mensualmente dichos registros, quien salvaguardará estos documentos y tendrá datos estadísticos de esta mercadería.

4.2.2.2. LOGISTICA DE AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS

Gráfico 8 Proceso Logístico

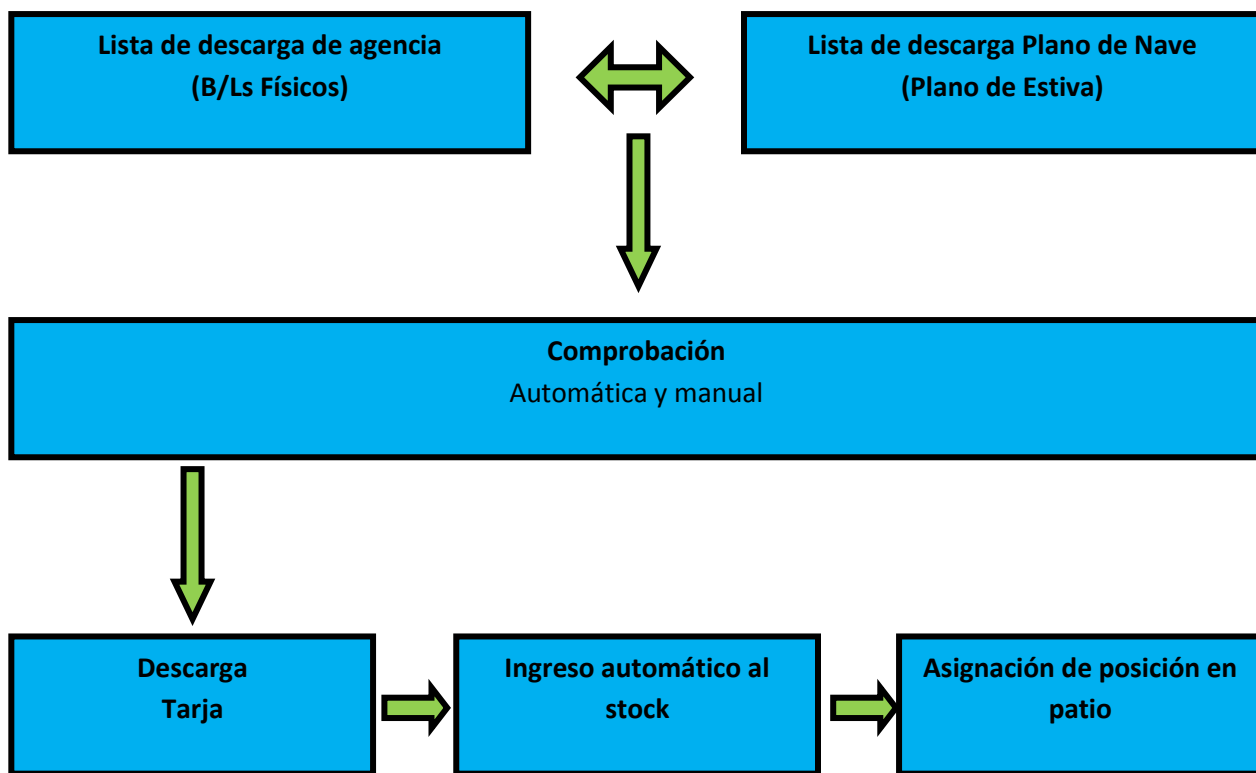


Fuente: Internet

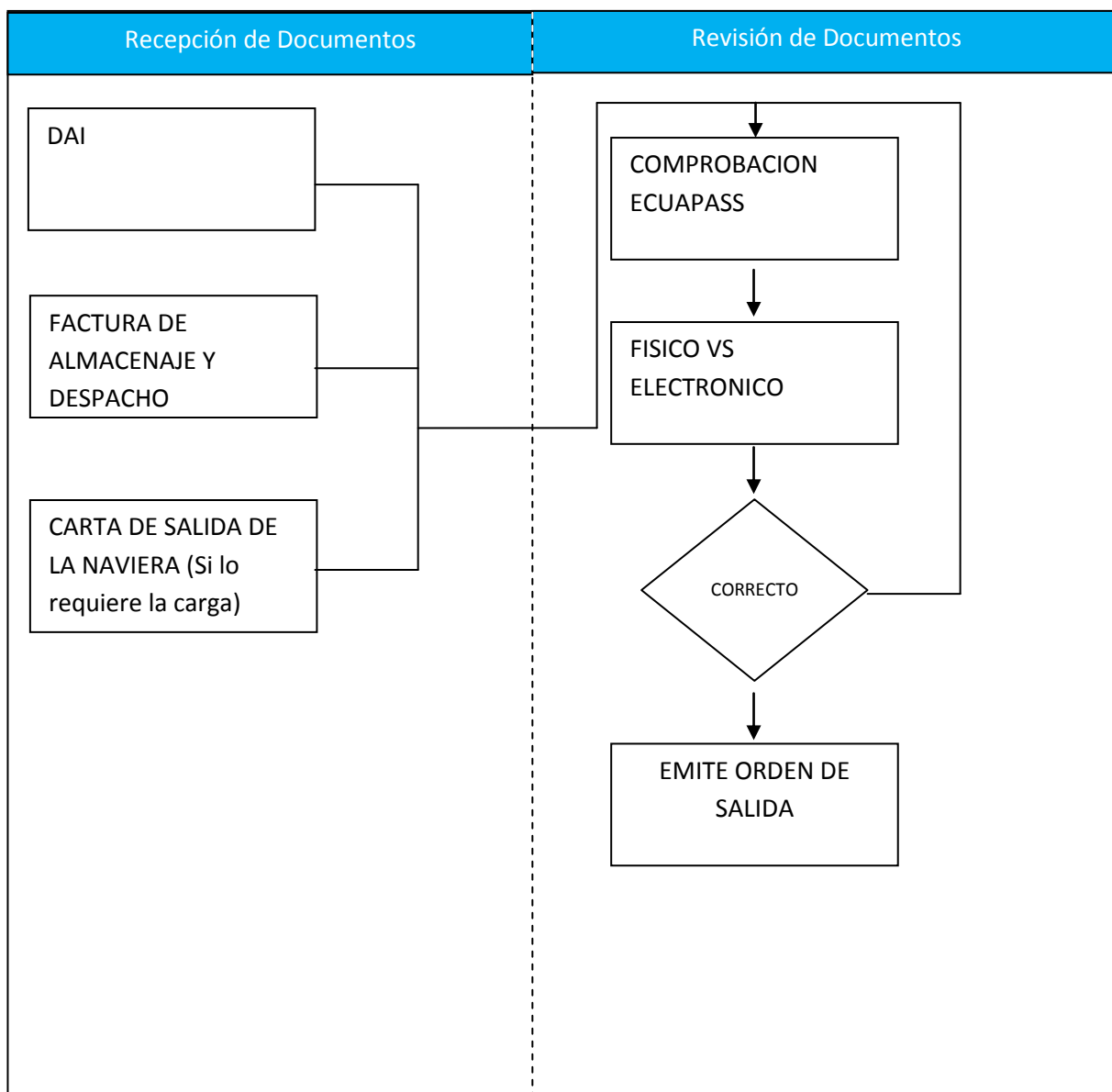
Si observamos el gráfico anterior, podemos ver las primeras operaciones a realizar cuando el barco está amarrado en el puerto, son las de desembarco, con la finalidad de que las mercancías que transporta el barco sean ubicadas correctamente en las áreas y zonas de carga, teniendo en cuenta todas las normas de seguridad aplicables en cada operación. El segundo paso consiste en la descarga de mercancías en el muelle. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga (mercancía) descansa en el vehículo

que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa. El vehículo transportará la mercancía desde el lugar de carga/descarga al lugar designado para el almacenamiento. En este lugar de almacenamiento permanecerá la mercancía hasta que se proceda a su salida, ya sea del puerto, o bien a otro barco dentro de las instalaciones de la Autoridad Portuaria.

4.2.2.3. DIAGRAMA DE ALMACENAJE



4.2.2.4. DIAGRAMA PARA RETIRO DE LA CARGA



4.2.2.5. CARGA DE IMPORTACIÓN Y SU DESPACHO

- ◆ Agencia naviera entrega documentos a Autoridad Portuaria, y empresa tarjadora: b/l, manifiestos y paking list, plano estiva, solicitud de entrada al buque
- ◆ Operaciones realiza programación: muelle y áreas de almacenamiento con agencias, OPC y ESC
- ◆ Digitadora del puerto ingresa b/l de la carga en sistema ASPA 21
- ◆ Bodega origina un listado por b/l de toda la carga a recibir
- ◆ Arriba el buque y se procede al amarre (compañía GOLFO S.A)
- ◆ La operadora pone la carga en el muelle (descarga de la mercadería)
- ◆ En el momento que se está realizando la descarga, se realiza la tarja, que es el conteo de la mercadería que se carga y descarga, verifica en muelle toda la carga manifestada además que ofrece información adicional de la carga como el volumen, peso y novedades que se presenten.
- ◆ Montacargas o plataformas llevan la carga al punto de almacenaje
- ◆ Personal de bodega verifica y recibe en sitio de almacenamiento carga de importación manifestada, verificando cantidad, característica y estado físico de la misma
- ◆ En la bodega se ubican por volumen, peso, condiciones de la carga (peligrosa, frágil)

- ◆ Se hace inventario de la carga existente, el digitador de bodega ingresa en sistema ASPA 21 toda la carga recibida y emite un informe final al departamento de operaciones

- ◆ Se hace el Registro de Llegada del Buque y se suben los pesos al ECUAPASS

- ◆ Se ata a una declaración aduanera. El Agente de Aduana encargado del proceso ingresa a declaración aduanera en XML, se genera una base de datos donde serán guardadas:
 - ▶ Se realiza automáticamente la liquidación de tributos y se envía una notificación indicándole la aceptación de la Declaración Aduanera y el estado de pagos autorizado de tributos; así como también el tipo de aforo a realizarse.
 - ▶ Una vez pagada la liquidación Aduana decodifica los datos para poder leerlos y procede a dar resultados o salida autorizada.

- ◆ Afianzado con el pago de almacenaje se acerca a Control Aduanero de APE
 - ▶ Digitadora verifica pago en ECUAPASS, la DAI y la carta de salida si es requerida, y emite orden de salida
 - ▶ Despachador da el número de orden en la báscula, camiones ingresan a cargar
 - ▶ Báscula ingresa los datos del chofer y camión con su peso vacío

- ◆ Afianzado y/o despachador-bodega con orden de entrega emitida por la digitadora

- ◆ Bodega verifica que el despachador este autorizado

- ◆ Bodega verifica físicamente la carga en patio de almacenamiento
- ◆ Bodega procede a emitir las guías de despachos en el ASPA21
- ◆ Despachador firma conforme la recepción de carga se dirige a báscula con impresos.
- ◆ Bascula pesa el vehículo cargado y control final cuentan la carga del vehículo, verificando lo despachado en documentos y Unidad Aduanera autoriza salida de la carga. El digitador de ECUAPASS genera un número de entrega de salida.

4.2.2.6. DESPACHO DE CARGA DE EXPORTACIÓN

- ◆ Presentación en operaciones oficio de agencia o exportador de carga a exportar
- ◆ Operaciones asigna sitio de almacenaje
- ◆ Al ingresar la carga antinarcoóticos y la guardia de seguridad efectúa la revisión
- ◆ Bodega recibe y registra ingreso
- ◆ Bodega informa a operaciones la recepción de la carga
- ◆ OPC descarga y ubica la carga en el sitio de almacenamiento asignado por bodega
- ◆ La SENAE realiza la inspección de la carga a exportarse
- ◆ Agencia presenta documentos de exportación (listado de lo que se va a embarcar) a la fecha del embarque, al inicio de las operaciones

- ◆ Operaciones dispone a bodega se entregue la carga para su embarque
- ◆ OPC moviliza la carga del sitio de almacenamiento al muelle
- ◆ Agencia entrega libretines de tarja a empresa tarjadora
- ◆ Tarja verifica en muelle la carga a exportar
- ◆ OPC embarca la carga al buque
- ◆ Bodega presenta a operaciones informe final de carga embarcada e ingresan al ASPA21
- ◆ La agencia presenta b/l, y manifiestos a operaciones, 48 horas hábiles del zarpe de la nave
- ◆ Digitadora de operaciones ingresa B/Ls al sistema ASPA 21

4.3. ANALIZAR LA LOGÍSTICA DE LA IMPLEMENTACION DE UNA ZONA DE APOYO LOGISTICO EN LAS EX INSTALACIONES DE ZONA FRANCA PARA APE

4.3.1. ANALISIS DE LA DEMANDA

4.3.1.1. CARACTERÍSTICA DE LA DEMANDA DE CONSUMO

Los puertos son responsables de la canalización de la mayor parte de los flujos comerciales internacionales no debe olvidarse que si bien la demanda de los servicios portuarios se deriva la demanda de la mercancía, también va de la mano con la eficiencia con que se presten o de la disponibilidad de las infraestructuras oportunas para que consignatarios puedan desarrollar su actividad.



Los beneficios para los demandantes de los servicios portuarios son por tanto mayores cuanto antes salga su mercancía del puerto, según indica la Teoría de colas, el tiempo de espera respecto al de satisfacción de la demanda debe tender a cero cuando lo que se pretende es maximizar el excedente de los usuarios de estos servicios. Sin embargo, es posible que la fluidez con que se despacha la mercancía en un puerto concreto se altere hasta llegar al punto de congestión de sus instalaciones.

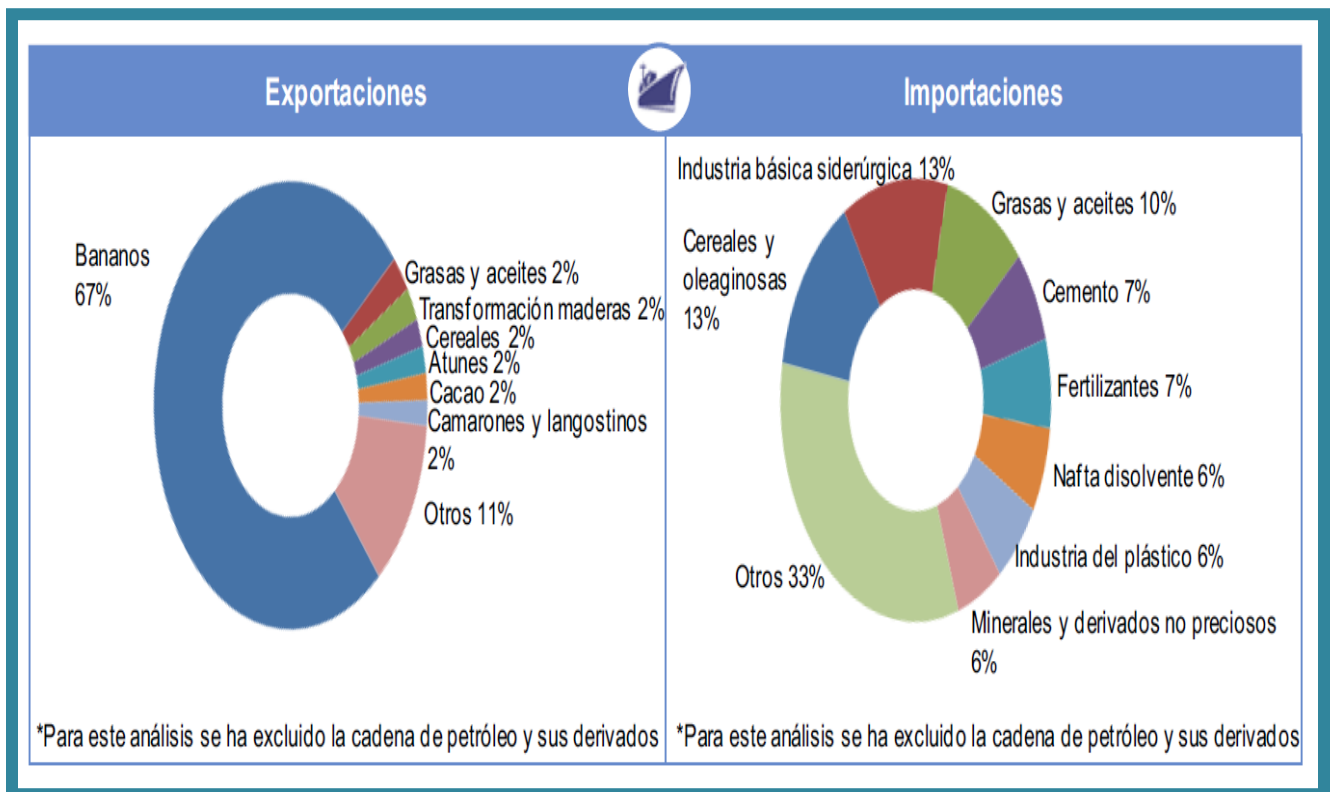
4.3.1.2. Introducción a la carga

El 90% del comercio exterior ecuatoriano se desarrolla por vía marítima a través de sus principales puertos. Guayaquil es el puerto por el que realizan la mayor parte de exportaciones con el 74%, luego se encuentra puerto Bolívar con el 21%, Esmeraldas con el 4% y Manta con el 1%. Ecuador ha importado alrededor de 5.8

millones de toneladas de productos por vía marítima por un total de 8600 millones de US\$ CIF, representando un 95% del total de las importaciones del país.

En el rubro de importaciones, el tipo de productos que llegan por vía marítima se encuentran muy diversificado, siendo los cereales y oleaginosas la cadena con mayor volumen, seguida por la industria siderúrgica. El 78% peso de las importaciones ingresan al país por el puerto de Guayaquil, el 12% por Esmeraldas y un 10% por Manta.

Gráfico 9 Principales Exportaciones e Importaciones del Ecuador

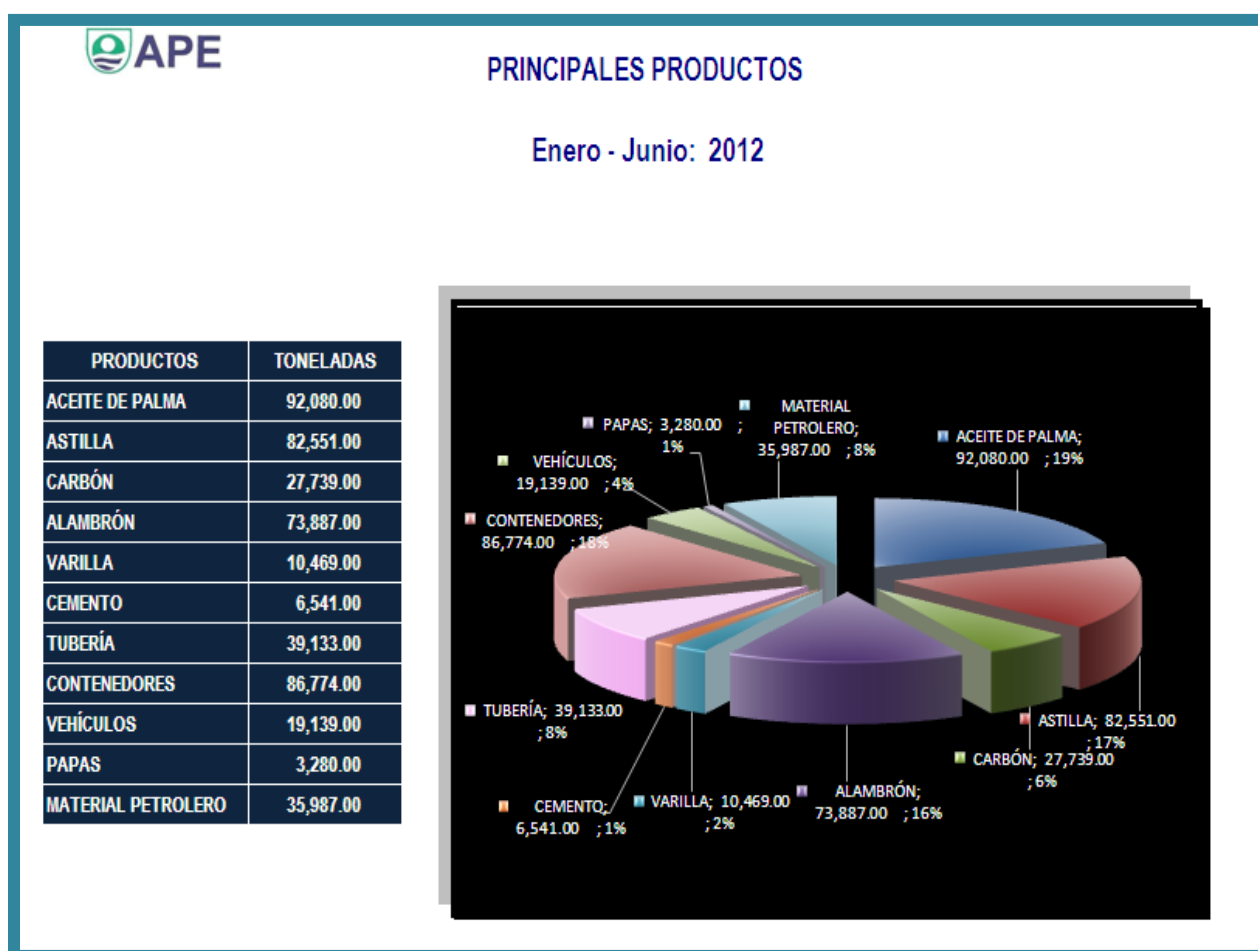


Fuente: Ministerio de la Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad

4.3.1.3. Características de la carga

La carga de mayor circulación en el Puerto Comercial de Esmeraldas es el Aceite de Palma se importa en promedio mensual 15347 toneladas, seguido de la carga contenerizada donde APE ocupa el segundo lugar según la revista DGC Internacional. AlambIÓN, varilla, tubería y vehículos tienen una gran demanda en patios de APE, ya que se ha mostrado un notorio incremento de carga en lo que va del año. Como se puede apreciar en el grafico

Gráfico 10 Carga de mayor circulación de APE



Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Para efectos del estudio a realizar me he basado en carga vehículos (livianos y pesados), alambrón, tubería (negra y revestida), y contenedores.

| TIPO DE CARGA | PRINCIPALES CONSIGNATARIOS |
|---------------------|---|
| TUBERIA | PETROAMAZONAS PETROCOMERCIAL |
| ALAMBRON | ADELCA IDEAL ALAMBREC |
| VEHICULOS | GENERAL MOTORS OMNIBUS TOYOTA KIA |
| CONTENEDORES | GENERAL MOTORS AYMESA CORPORACIO FAVORITA |

4.3.1.4. Tarifas (sin IVA)

Los cuadros que se muestran a continuación a más de mostrar el costo del almacenaje de la carga a estudiar, también proporcionan información de los días libres concedidos por APE, el recargo adicional por días, la tasa por ocupar las instalaciones portuarias, descarga y porteo.

| TUBERÍA NEGRA | |
|--------------------|--|
| DIAS LIBRES | 6 DIAS LIBRES DESDE QUE LA CARGA LLEGA A PRIMERA LINEA |
| TASA | 3.00 x TM/M3 |
| DESCARGA | 1.50 x TM/M3 |

| | |
|-------------------------|--------------------|
| PORTEO | 1.50 x TM/M3 |
| ALMACENAJE | 0.20 x TM/M3 x DIA |
| RECARGO (DIA 31) | 0.04 x TM/M3 x DIA |

| TUBERÍA REVESTIDA | |
|--------------------------|--|
| DIAS LIBRES | 6 DIAS LIBRES DESDE QUE LA CARGA LLEGA A PRIMERA LINEA |
| TASA | 3 x TM/M3 |
| DESCARGA | 1.50 x TM/M3 |
| PORTEO | 4.95 x TM/M3 |
| ALMACENAJE | 0.20 x TM/M3 x DIA |
| RECARGO (DIA 31) | 0.04 x TM/M3 x DIA |

| ALAMBROM | |
|------------------------------|--|
| DIAS LIBRES | 6 DIAS LIBRES DESDE QUE LA CARGA LLEGA A PRIMERA LINEA |
| TASA | 3 x TM/M3 |
| DESCARGA | 1.50 x TM/M3 |
| PORTEO | 1.50 x TM/M3 |
| ALMACENAJE | 0.20 x TM/M3 x DIA |
| ADELCA/IDEAL ALAMBREC | 0.06x M2 x DIA |
| RECARGO (DIA 31) | 0.04 x TM/M3 x DIA |

| VEHICULOS | |
|--------------------------|--|
| DIAS LIBRES | 6 DIAS LIBRES DESDE QUE LA CARGA LLEGA A PRIMERA LINEA |
| TASA | 3.15 x TM/M3 |
| DESCARGA Y PORTEO | 2.65 x TM/M3 |
| ALMACENAJE | 0.20 x TM/M3 x DIA |

| | |
|-------------------------|---------------------|
| GM | 1.27 x UNIDAD x DIA |
| OBB | 2.52 x UNIDAD x DIA |
| TOYOTA | 1.55 x UNIDAD x DIA |
| RECARGO (DIA 31) | 0.04 x TM/M3 x DIA |

**CONTENEDORES (LINEA MAERSK)
LLENOS DE IMPORTACION**

| DIAS LIBRES | NO TIENE DIAS LIBRES |
|--------------------|-----------------------------|
| TASA 20' | 49.00 |
| TASA 40' | 74.00 |
| PORTEO | 4.95 x TM/M3 |
| ALMACENAJE | 1-10 = 2.24 |
| | 11-19 = 4.48 |
| | 20 EN ADELANTE = 7.84 |
| | 1-10 = 4.48 |
| | 11-19 = 8.96 |
| | 20 EN ADELANTE = 15.68 |

**CONTENEDORES (LINEA MAERSK)
VACIOS**

| | |
|-----------------------|--------------------|
| DIAS LIBRES | 10 DIAS LIBRES |
| TASA 20' o 40' | 24.00 |
| PORTEO | 4.95 x TM/M3 |
| ALMACENAJE | 0.75 x TM/M3 x DIA |

Cabe señalar que bajo efectos de facturación la carga se cobra por tonelada o metro cubico según la característica que represente una mayor captación económica, es por eso que:

| TIPO DE CARGA | FACTURACION |
|----------------------|--------------------|
| TUBERIA | TONELADA |
| ALAMBRON | TONELADA |

| | |
|--------------|-----------|
| VEHICULOS | UNIDAD/M3 |
| CONTENEDORES | UNIDAD |

4.3.1.5. Estudio de escenario (ESPACIO)

1000 TONELADAS

- Tubería negra
- Tubería revestida

ALAMBRÓN

VEHÍCULOS

- Livianos
- Pesados

CONTENEDORES

4.3.1.5.1. TUBERIA NEGRA Y REVESTIDA



La Tubería de acero al carbón o negra se usa en gran cantidad de aplicaciones industriales manejando fluidos abrasivos y corrosivos. También es utilizada en la construcción en ductos de agua, y dentro de las viviendas para conducción de agua y gas.

Las características de la tubería de acero revestida es que presenta el excelente aspecto exterior y la resistencia a la corrosión propios del Acero Inoxidable. Este tipo de tubería revestida ha venido reemplazando la tubería galvanizada (negra), debido a las exigencias que se tienen actualmente con la conservación del medio ambiente, toda vez que estos procesos galvánicos causan serias contaminaciones

sobre todo al agua. Éste tipo de tubería revestida hoy en día se usa ampliamente en varios sectores:

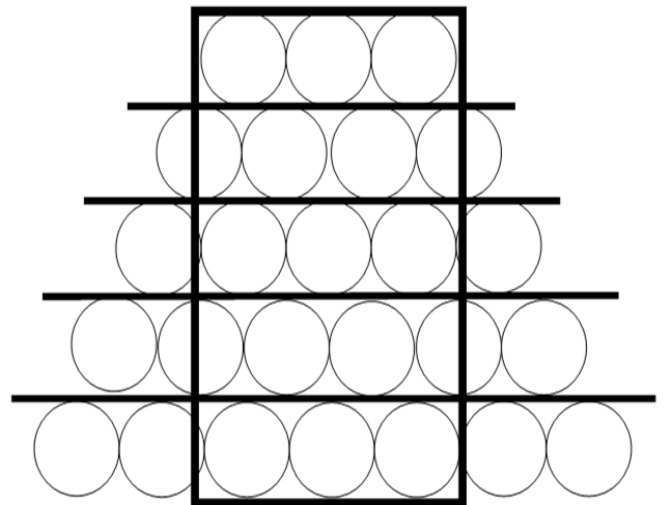
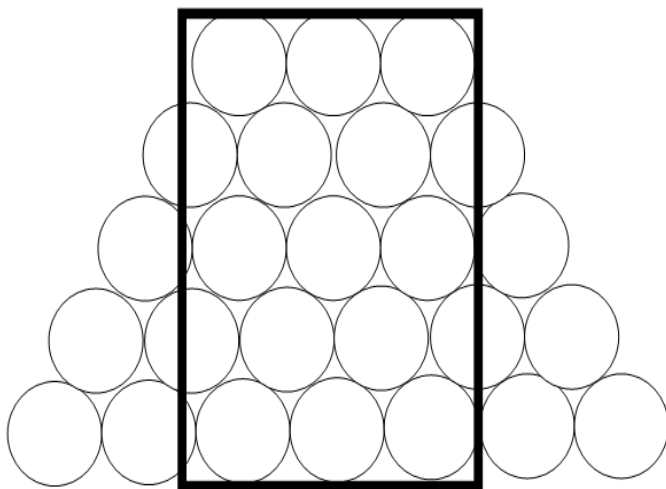
- Obras públicas: carreteras, estaciones de ferrocarril o buses y aeropuertos en cercos, barandas, señales o indicadores de tránsito, postes, marcos de anuncios publicitarios y astas de banderas
- Muebles, exhibidores y anaqueles metálicos en almacenes de cadena
- Equipos para gimnasia, equipos médicos, equipos para la industria alimenticia, equipos para cafetería, defensas y parrillas para vehículos.



En cuanto a la forma de almacenamiento de estas dos tienen una pequeña diferencia en la tubería negra se utilizan un separador entre fila y fila que puede ser una tabla, en la tubería revestida se pone una encima de otra sosteniéndose entre sí.

REVESTIDA

NEGRA



CALCULO 1000 TONELADAS/ESPACIO

| | |
|-----------------------|--|
| REFERENCIA: | 1000 TONELADAS |
| DIÁMETRO: | 33cm |
| LARGO: | 13m |
| METRO PLANO: | $33\text{cm} \times 3 = 99$ (Aprox 1 m) |
| PILAS DE 5 | Es igual a 15 tuberías metros planos |
| PESO X UNIDAD: | 1.2 toneladas |
| CALCULO 1 | $1000\text{tn} / 1.2\text{tn} = 833$ unidades |
| CALCULO 2 | $833 \text{ unidades} / 15 \text{ u/m} = 55$ metros planos |
| TOTAL | $55\text{M} \times 13\text{M} = 715\text{m}^2$ |

4.3.1.5.2. ALAMBRON

Se caracteriza por ser un producto de acero estirado en frío, de sección perfectamente circular y de dimensiones exactas.

Ventaja

Se adecua fácilmente a cualquier proceso de producción industrial evitando desperdicio y optimizando tiempo.

Usos Frecuentes

- Trabajos industriales como la conformación de parrillas de cocina y refrigeradoras con recubrimientos duros o plásticos.
- Trabajos manuales, artesanías y otros



CALCULO 1000 TONELADAS/ESPACIO

| | |
|-----------------------|--|
| REFERENCIA | 1000 TONELADAS |
| DIÁMETRO: | 1.2 metros |
| LARGO: | 1.5 metros |
| PILAS DE 3 | $1.8 \text{ m}^2 = 3 \text{ alambrones metros planos}$ |
| PESO X UNIDAD: | 1.5 ton |
| CALCULO 1 | $1000\text{ton}/1.5\text{ton} = 666\text{unidades}$ |
| CALCULO 2 | $666 \text{ unidades} / 3 \text{ u/m} = 222 \text{ metros planos}$ |
| TOTAL | $222\text{M} * 1.5\text{M} = 333 \text{ m}^2$ |

4.3.1.5.3. AUTOS LIVIANOS

Unos de los grandes consignatarios del Puerto Comercial de Esmeraldas es GENERAL MOTORS que en el mes de junio importo 804 vehículos y en las marcas Cruze (95 unidades), Spark (344 unidades), Camiones (248), Camionetas (117), seguido por TOYOTA DEL ECUADOR, que en el mismo mes importo 630 vehículos en las marcas Fortune, Toyota Rad, Camionetas Luv Dimax.



| | |
|----------------------|--|
| REFERENCIA | 500 |
| SPARK | 1.6M*3.6M |
| MARGEN DE SEPARACION | 80 CM = 0.80M |
| UBICACIÓN | 25 frente*20fondo = 500 vehículos |
| CALCULO 1 | $1.6*25 = 40m + (0.80*25) = 60m$ |
| CALCULO 2 | $3.6*20 = 72m + (0.80*20) = 88m$ |
| ÁREA | $60m*88m = 5280 m^2 * 1.52m = 8025.6m^3$ |

4.3.1.5.4. AUTOS PESADOS



| Dimensiones y Capacidades | Rueda Simple |
|-------------------------------|--------------|
| Alto (mm) | 2150 |
| Ancho total (mm) | 1815 |
| Capacidad de carga (kg) | 2340 |
| Capacidad de eje trasero (kg) | 3600 |
| Distancia entre ejes (mm) | 2475 |
| Largo carrozable (mm) | 3045 |
| Largo total (mm) | 4730 |
| Peso bruto total (kg) (GVWR) | 4100 |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1760 |

| | |
|----------------------|--|
| REFERENCIA | 500 |
| CABEZAL RUEDA SIMPLE | 1.8M*4.7M |
| MARGEN DE SEPARACION | 80 CM = 0.80M |
| UBICACIÓN | 25 frente*20fondo = 500 vehículos |
| CALCULO 1 | $1.8*25 = 45m + (0.80*25) = 65m$ |
| CALCULO 2 | $4.7*20 = 94m + (0.80*20) = 110m$ |
| ÁREA | $65m*110m = 7115 m^2 * 2.15m = 15297.25 m^3$ |

4.3.1.5.5. CONTENEDORES

El Puerto comercial de Esmeraldas cuenta con dos patios para contenedores uno de llenos y otro de vacíos, el área en metros cuadrados estipulado para cada uno es de:

- Patio de contenedores llenos: 55325m²

Tabla 9 Capacidad de Almacenaje patio de contenedores llenos APE

| CAPACIDAD MAXIMA DE ALMACENAJE | | |
|--------------------------------|-----------|-----------|
| DRY CARGO | 2664 TEUS | 1332 FEUS |
| REEFER CARGO | 144 FEUS | 72 FEUS |
| TOTAL | 2808 TEUS | 1404 FEUS |

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

- Patio de contenedores vacíos: 50350m2

Semanalmente hay un promedio de 580 contenedores que desembarcan en el Puerto de Esmeraldas.

Tabla 10 Resumen de Buques porta contenedores (Junio, 2012)

| Buque | Fecha | Descarga | | Carga | | Vacíos carga | | Rest. Vía muelle | | Rest. Internas | | Total | Moves/mes |
|--------------------------|-----------------|-----------|------------|-------|-----------|--------------|--------------|------------------|----------|----------------|------|------------|-----------|
| | | 20ft | 40ft | 20ft | 40ft | 20 | 40 | 20ft | 40ft | 20ft | 40ft | | |
| Maersk Wismar | 02/06/12 | 428 | -- | -- | -- | | | 2 | -- | 5 | -- | 435 | 3,697 |
| BBC Carolina | 02/06/12 | 1 | -- | 2 | 9 | | | -- | -- | -- | -- | 12 | |
| Ind. Champ | 10/06/12 | 9 | 8 | 30 | 5 | | | -- | -- | -- | -- | 52 | |
| Atlantic Voyager | 15/06/12 | 13 | 623 | -- | 4 | 1 | 300 | 1 | 2 | -- | -- | 944 | |
| Maersk Willentadt | 16/06/12 | 4 | 319 | -- | -- | 10 | 270 | 1 | -- | -- | -- | 604 | |
| Nedlloyd Juliana | 22/06/12 | 10 | 511 | -- | -- | | | 3 | -- | -- | -- | 524 | |
| Ind. Dart | 24/06/12 | 5 | 2 | 6 | 15 | | | -- | -- | -- | -- | 28 | |
| Maersk Erimo | 28/06/12 | -- | 1 | -- | -- | 25 | 187 | 1 | -- | -- | -- | 214 | |
| Nedlloyd Marita | 29/06/12 | 19 | 480 | -- | -- | | | 1 | -- | -- | -- | 500 | |
| Nedlloyd Juliana | 30/06/12 | -- | -- | -- | 16 | 15 | 350 | 3 | -- | -- | -- | 384 | |
| | | -- | -- | -- | -- | | | -- | -- | -- | -- | -- | |
| | | -- | -- | -- | -- | 51 | 1,107 | -- | -- | -- | -- | -- | |

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

4.3.1.5.6. CONTENEDORES VACIOS

Por efecto de la investigación, se tomara una muestra en promedio de 600 contenedores vacíos, ya que este es el número de contenedores a la media que ingresan y salen del Puerto Comercial de Esmeraldas en el mismo mes.

La forma más común de almacenar los contenedores vacíos es en columnas de 4*25, es decir grupos de 100 contenedores con una separación entre grupos de dos metros.

| | |
|--------------------------------|---|
| PROMEDIO VACIOS AL MES | 600 |
| Contenedores 40' | 12m*2.35m = 28.22 m ² |
| Base apilamiento | 25*28.2= 705m ² |
| Total base de 600 contenedores | 705m ² *6 = 4230m ² |
| Margen de separación | 2 metros (120m*5m = 600m ²) |
| CALCULO AREA | 4230m ² +600m ² =4830m ² |

4.3.1.6. RESUMEN COMPARATIVO

- **TUBERÍA**

| | | |
|---------|-------------------|-------|
| 1000 tn | 715m ² | 833 u |
|---------|-------------------|-------|

- **ALAMBROM**

| | | |
|---------|-------------------|-------|
| 1000 tn | 333m ² | 666 u |
|---------|-------------------|-------|

- **VEHÍCULOS**

| | | |
|----------|---------------------|-------|
| LIVIANOS | 5280 m ² | 500 u |
| PESADOS | 7115 m ² | 500 u |

- **CONTENEDORES**

| | | |
|-----|---------------------|-------|
| 40' | 4830 m ² | 600 u |
|-----|---------------------|-------|

4.3.1.7. EXPLICACIÓN DE LA ROTACIÓN DE LA CARGA

La rotación de la carga que se va a producir en la bodega de almacenamiento de APE, va a estar en estrecha relación con lo establecido en la Ley Orgánica de Aduanas, ya que en ella se establece con relación a la presentación de la declaración aduanera, antes de que caiga en abandono tácito, donde una vez llegada la mercancía esta tiene un plazo máximo de 30 días calendario para proceder la declaración de la misma, por lo que, en función a esta disposición se puede señalar que va a existir una rotación máxima de 20 días calendario, a

esto se le puede sumar un promedio de 5 días adicionales que por alguna anomalía de la declaración aduanera, lo que en definitiva nos puede dar un promedio de rotación de las mercancía de 25 días. Pero en la realidad se observa un promedio general de salida de la carga de 12 días. La experiencia actual demuestra que el 60% de la carga permanece en el puerto 6 días, este tipo de carga está compuesta principalmente por mercancías pertenecientes a empresas del sector petrolero y automotriz, quienes tienen una premura en realizar la desaduanización de las mismas, el 30% tiene una permanencia de 15 días, esta carga corresponde a empresas que por la logística de la mercancías demora más en su desaduanización, como tuberías, alambrón, carga contenerizada, pero sin caer en abandono tácito, y finalmente el 10% restante se considera mercancía rezagada.

En el caso de mercancía para exportaciones la mercancía para almacenada en patios un promedio de 5 días antes de su embarque y en el caso de los contenedores vacíos no se cumple dicha rotación debido a que se almacenan con un costo mínimo ocupando de esta manera gran cantidad de espacio que podría ser ocupada para la optimización del almacenamiento temporal de otra carga.

4.3.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

Los principales servicios que da la zona de apoyo logístico son entre otras atraer nuevas inversiones productivas sostenibles para impulsar procesos de transferencia de tecnología e innovación, investigación y desarrollo; para esto el Puerto Comercial de Esmeraldas a más de sus clientes potenciales quisiera abrir sus puertas y apunta más a la rama automovilística con clientes como Ambacar, Great Wall, Nissan y Renault, también se encamina a la generación de actividades industriales y de servicios eficientes con alta agregación de valor para la exportación; e incrementar y facilitar los flujos netos de comercio exterior, ya que existen planes del aumento de carga en gráneles para el mes de Noviembre con la exportación de Cascarilla de Palma que significaría para APE, la ocupación de 20000 a 30000 toneladas que en m² es aproximadamente 1000m² mensuales lo que permitirá consolidar la oferta y exportación de servicios logísticos multimodales y mejorar la competitividad del transporte a más de generar empleo de calidad y divisas para una balanza de pagos saludable.

Actualmente el espacio que sigue siendo utilizado por los propietarios de las Ex Zona franca de Esmeraldas, para almacenaje de caga, cuenta con 22 hectáreas, de las cuales Expoforestal ocupa 42m² convirtiéndose este en su mayor arrendatario, seguido por ACOGRASAS, GLOBAL CAFÉ, CAMINCARGO, y el más reciente cliente Julio Zanders.

4.3.3. ANALISIS FODA

AMBIENTE INTERNO

FORTALEZAS

- Se cuenta con el espacio físico adecuado para la ampliación de los patios portuarios y así desarrollar proyectos que permitan el aumento en los niveles de almacenamiento tanto en mercancía contenerizada como carga suelta.
- Las vías de acceso al espacio físico permiten que se genere menos costos en el transporte interno desde las principales ciudades del norte del territorio ecuatoriano, principalmente las ciudades de Quito y Santo Domingo, para los inversionistas exportadores e importadores.
- Se cuenta con el uso de equipos especiales para el manejo de la carga 24 horas de atención, y con sistema de seguridad considerado todavía como un puerto CERO ROBOS
- Experiencia con más de 150 clientes permanentes

DEBILIDADES

- Poca experiencia o nula en el manejo de las Zonas de Apoyo Logístico

- Falta de espacio físico con el que cuenta actual APE, en relación al volumen de carga que tiene a la fecha
- La balanza entre la oferta y demanda de los servicios portuarios de APE no es equilibrada

AMBIENTE EXTERNO

AMENAZAS

- No existen leyes con sus respectivos reglamentos que amparen el funcionamiento de las Zonas de Apoyo Logístico
- El país sufre de cambios en las políticas nacionales con frecuencia de cortos períodos, en los que se podrían incorporar nuevas medidas arancelarias.
- Siempre existe la posibilidad de que los otros puertos del país (la competencia) adquieran experiencia y se modernicen.

OPORTUNIDADES

- Ubicación geográfica privilegiada en relación a la proximidad que tiene el puerto marítimo de Esmeraldas (APE) con el Canal de Panamá, que es la principal vía de navegación interoceánica entre el Océano Atlántico (Mar Caribe) y el Océano Pacífico, comparándolo con los demás puertos marítimos del Ecuador.
- Más del 90% del comercio exterior del Ecuador se lo realiza por vía Marítima.
- Interés gubernamental en desarrollar proyectos de mejora de la infraestructura logística.
- Crecimiento considerable de la demanda de los servicios portuarios que ofrece APE a los OCE's.

- Acogida de nuevos consignatarios que utilicen el puerto de Esmeraldas en relación a carga suelta (vehículos, varilla, alambrón y carga al granel).
- Desarrollo regional en auge.
- Buenos accesos marítimos y terrestres

| ANALISIS INTERNO | | FORTALEZAS | | DEBILIDADES | |
|------------------|--|--|--|---|--|
| | | ANALISIS EXTERNO | | | |
| | | <p>F1. Se cuenta con el espacio físico adecuado para la ampliación de los patios portuarios y así desarrollar proyectos que permitan el aumento en los niveles de almacenamiento tanto en mercancía contenerizada como carga suelta.</p> <p>F2. Se cuenta con el uso de equipos especiales para el manejo de la carga las 24 horas, y con un sistema de seguridad, conocido como PIERTO CERO ROPROS.</p> <p>F3. Experiencia con más de 150 clientes permanentes.</p> <p>F4. Las vías de acceso al espacio físico permiten que se genere menos costos en el transporte interno desde las principales ciudades del norte del territorio ecuatoriano, principalmente las ciudades de Quito y Santo Domingo, para los inversionistas exportadores e importadores.</p> | | <p>D1. Poca experiencia o nula en el manejo de las Zonas de Apoyo Logístico</p> <p>D2. Falta de espacio físico con el que cuenta actual eme APE, en relación al volumen de carga que tiene a la fecha</p> <p>D3. La balanza entre la oferta y demanda de los servicios portuarios de APE no es equilibrada</p> | |
| OPORTUNIDADES | O1. Ubicación geográfica privilegiada en relación a la proximidad que tiene el puerto marítimo de Esmeraldas (APE) con el Canal de Panamá, que es la principal vía de navegación interoceánica entre el Océano Atlántico (Mar Caribe) y el Océano Pacífico, comparándolo con los demás puertos marítimos del Ecuador | <p>Analizar toda el área a fin de identificar cuáles pueden ser explotadas por inversionistas y distribuirlas por la carga que se tiene.</p> | | <p>Analizar la carga que podría almacenarse que tendría menos problemas en cuanto a riesgo</p> | |
| | O2. Más del 90% del comercio exterior del Ecuador se lo realiza por vía Marítima. | | | | |
| | O3. Interés gubernamental en desarrollar proyectos de mejora de la infraestructura logística. | | | | |
| | O4. Crecimiento considerable de la demanda de los servicios portuarios que ofrece APE a los OCE's. | | | | |
| | O5. Acogida de nuevos consignatarios que utilicen el puerto de Esmeraldas en relación a carga suelta (vehículos, varilla, alambrón y carga al granel). | | | | |
| | O6. Desarrollo regional en auge | | | | |
| | O7. Buenos accesos marítimos y terrestres | | | | |
| AMENAZAS | A1. No existen leyes con sus respectivos reglamentos que amparen el funcionamiento de las Zonas de Apoyo Logístico | <p>Realizar un comparativo del sistema tarifario actual de ZAL S.A con APE para proponer nuevos precios para seguir en los parámetros</p> | | <p>Explotar los recursos con lo que cuenta APE (espacio físico adecuando, ubicación geográfica)</p> | |
| | A2. El país sufre de cambios en las políticas nacionales con frecuencia de cortos períodos, en los que se podrían incorporar nuevas medidas arancelarias. | | | | |
| | A5. Siempre existe la posibilidad de que los otros puertos del país (la competencia) adquieran experiencia y se modernicen. | | | | |

ANÁLISIS DAFO (ESTRATEGIAS PLANTEADAS)

- Analizar toda el área a fin de identificar cuáles pueden ser explotadas por inversionistas y distribuirlas por la carga que se tiene.
- Realizar un comparativo del sistema tarifario actual de ZAL S.A con APE para proponer nuevos precios para seguir en los parámetros
- Analizar la carga que podría almacenarse que tendría menos problemas en cuanto a riesgo

4.3.4. PROPUESTA

4.3.4.1. OBJETIVO GENERAL

Hacer atractivo el Puerto Comercial de Esmeraldas a todos los integrantes de la cadena logística del transporte de carga, los inversionistas y los ciudadanos, mediante la explotación de la infraestructura, facilitación portuaria y desarrollo del comercio exterior.

4.3.4.2. OBJETIVO ESPECIFICO

- Estudiar en su totalidad el área física de la ex ZOFREE CEM, para de esta manera identificar claramente los espacios que pueden ser explotados por inversionistas y así mismo poderlos distribuir de acuerdo al tipo de mercancía que se almacena.
- Realizar un comparativo del sistema tarifario actual de la ZAL S.A con el del APE, para que se puedan proponer nuevos precios a los servicios que se prestan, sin salirse de los parámetros competitivos que ofrece el mercado.
- Determinar cuál es la carga que se puede almacenar en ZOFREE CEM, estudiando de manera primordial, un bajo porcentaje de probabilidades de riesgo

1. ÁREA FÍSICA DE ZONA FRANCA DE ESMERALDAS

De conformidad a las estipulaciones establecidas en el contrato principal del comodato, suscrito entre Autoridad Portuaria y la Zona Franca se cedió un terreno de 220312 metros cuadrados, situado junto al Puerto Artesanal Pesquero de Esmeraldas, y en relación al plazo de comodato, este tiene vigencia hasta el 27 de noviembre del 2041.

Las causas de restitución del activo de propiedad de Autoridad Portuaria entregados en comodato, consisten en:

- Mutuo acuerdo entre las partes
- Si de acuerdo a los dispuesto por el Decreto Ejecutivo de la creación de las Zona Franca de Esmeraldas y de acuerdo a la ley de las Zonas Francas del Ecuador y las reformas que se ejecuten, en el Consejo Nacional de Zonas Francas del Ecuador, quita a ZOFRE CEM la concesión de Zona Franca.



A fin de elaborar las bases para que los usuarios existentes y los inversionistas futuros tengan conocimiento desde ya cuales son las condiciones de las instalaciones actuales de la ex ZOFRE CEM, se realizó un estudio, que se muestra a continuación:

Sector: Área Portuaria

Parroquia: Luis Tello

Cantón: Esmeraldas **Provincia:** Esmeraldas

Ubicación Geográfica

Latitud. 108874 00*59'45'' N

Longitud. 649956 70*39'07'' W

1.1. DESCRIPCION DE LOS BIENES INMUEBLES

1.1.1. Oficina de Administración



- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Mampostería enlucida y pintada por dentro y por fuera
- **Piso:** Cerámica
- **Cielo Raso:** Gypso con perfiles de aluminio
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera aluminio y vidrio
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica WC
- **Rejas:** De hierro
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno

1.1.2. Galpón N°. 1 (Cargo Port)

- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque rayado por fuera, enlucida y pintada por dentro
- **Piso:** Cemento alisado, y baldosa en oficina
- **Cielo Raso:** Fibrocel en oficinas
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera aluminio y vidrio
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica WC
- **Rejas:** De hierro
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno

1.1.3. Galpón N° 2 (Conserv)

- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque visto por fuera, enlucida y pintada por dentro, divisiones de aluminio
- **Piso:** Cemento alisado, y baldosa en oficina
- **Cielo Raso:** Fibrocel en oficinas
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera aluminio y vidrio
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica WC
- **Rejas:** De hierro
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno

1.1.4. Galpón N° 3

- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque visto por fuera y por dentro
- **Piso:** Cemento alisado
- **Cielo Raso:** Fibrocel en oficinas
- **Cubierta:** Planchas de steelpanel, pintadas
- **Puertas Externa:** Planchas metálicas
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica WC
- **Rejas:** De hierro
- **Estado:** Bueno

1.1.5. Galpón N° 4 (Camincargo)

- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque enlucido y pintado por dentro y por fuera
- **Piso:** Cemento alisado, y baldosa en oficina
- **Cielo Raso:** Fibrocel en oficinas

- **Cubierta:** Planchas de steelpanel, pintadas
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera en la oficina
- **Puertas Externa:** Planchas metálicas
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica WC
- **Rejas:** De hierro
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno

1.1.6. Galpón N° 5 (Fierroinca)

- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro, dos construcciones adosadas
- **Paredes:** Bloque enlucido y pintado por dentro y por fuera
- **Piso:** Cemento alisado, y baldosa en oficina
- **Cielo Raso:** Madera
- **Cubierta:** Planchas de eternit, pintadas
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera en la oficina
- **Puertas Externa:** Madera
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, con dos baños
- **Rejas:** De hierro
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno

1.1.7. Galpón N° 6 (Globalcafe)



- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque rayado por fuera, enlucida y pintada por dentro

- **Piso:** Cemento alisado, y baldosa en oficina
- **Cielo Raso:** Fibrocel en oficinas
- **Cubierta:** Planchas de steelpanel, pintadas
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera
- **Puertas Externa:** Malla galvanizada
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica WC
- **Rejas:** De hierro
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno

1.1.8. Garita de control

- **Estructura:** Hormigón Armado con perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque enlucidos y pintada por dentro
- **Piso:** Baldosa
- **Cielo Raso:** Fibrocel en perfiles de aluminio
- **Cubierta:** Planchas de steelpanel, pintadas
- **Ventanas:** Aluminio y vidrio
- **Puertas:** Madera
- **Puertas Externa:** Aluminio y vidrio
- **Sanitarios:** Estándar, Nacionales, cerámica en los dos baños
- **Equipamiento:** Aire acondicionado, teléfono e internet
- **Estado:** Bueno



1.2. Descripción de la Infraestructura

1.2.1. Cerramiento exterior

Las instalaciones cuentan con un cerramiento de malla galvanizada, pared de mampostería de ladrillo, y por

el lado de las viviendas de la armada, cerca de hormigón armado y bloques, de tres metros de altura.

1.2.2. Cerramientos Interiores

Las parcelas están divididas, con cercos de mallas galvanizadas y tres metros de altura.

1.2.3. Vías internas

Las calles interiores son de lastres de base y sub-base de 16 metros de ancho

1.2.4. Aceras y bordillos

De hormigón armado, recubiertas con adoquines de cemento

1.2.5. Complejo recreativo (cancha de usos múltiples)

Piso de hormigón armado, alisado, enlucido t pintado, con cerca de mallas de alambre galvanizado, en tubos de 2.5 pulgadas, en muros de hormigón.

1.2.6. Baterías sanitarias y vestidores

- **Estructura:** perfiles de hierro
- **Paredes:** Bloque de cemento pintadas
- **Cubierta:** Planchas de steelpanel
- **Sanitarios:** Nacionales
- **Estado:** Bueno

1.2.7. Instalaciones de agua potable

Una red de tuberías de PVC, de 63 y 53mm recorren las instalaciones, las mismas que son conectadas a medidores para cada usuario, mediante bombas con tanques de presión que se abastecen de un aljibe principal.

1.2.8. Instalaciones eléctricas

La energía es llevada por todo el complejo mediante redes subterráneas, que salen a cada poste de hormigos, situados a 40 metros uno del otro, energía que es distribuida a cada usuario, cada poste tiene su respectiva luminaria.

1.2.9. Instalaciones de teléfono

La zona posee una acometida de 50 líneas telefónicas, las mismas que se reparten desde un cajetín central, por instalaciones de tubos subterráneos.

1.3. Otras construcciones

1.3.1. Parqueadero exterior

Está ubicado al costado de la entrada a las instalaciones y frente a la oficina principal, con una estructura pavimentada de hormigón asfáltico.



1.3.2. Áreas verdes

Cuenta con más de una hectárea de áreas verdes con constante mantenimiento en cuanto al riego, el césped y a las diferentes variedades forestales, como: eucalipto, guayacán y palmas ornamentales.



1.3.3. Hidrantes

El área está protegida con un sistema de distribución de agua contra incendios los mismos que son distribuidos mediante 6 hidrantes, ubicados de forma estratégica.

1.3.4. Lotes lastrados y plataformas

Existen dos hectáreas y media de superficie rellena de material de sub-base, tiene dos plataformas de más de una hectárea de hormigón reforzado.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

Actualmente el terreno de las Ex ZOFRE CEM, se encuentra en buen estado de funcionamiento, con redes de teléfonos, internet, electricidad y vigilancia, destacando que tiene suficiente agua para sofocar algún siniestro, y para el uso de los socios, su

infraestructura inmueble está en buenas condiciones, además que se encuentra en una zona privilegiada ya que esta junto a Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

3. REALIDAD OPERATIVA



3.1. A copio de grasas ACOGRASAS S.A: Empresa con la que ZOFREE tiene suscrito un contrato de arriendo en las áreas industriales, en donde el usuario realiza sus actividades. El plazo de duración del contrato es de 10 años contados a partir de la fecha de suscripción del mismo, y la fecha del contrato fue el 15 de junio del 2006. Se deja constancia que las

mejoras o construcciones que realice el usuario pueden ser retiradas una vez que se cumpla el plazo de contrato en cuanto no afecte las condiciones generales del terreno.

3.2. EXPOFORESTAL INDUSTRIAL

S.A: Esta empresa tiene suscrito un contrato de arriendo de 30000 metro cuadrados, y otro terreno de 12000 metros cuadrados, opero como usuario de ZOFREE por más de 10 años y es una de los usuarios fundamentales no solo en la antigua Zona Franca sino también en el puerto de Esmeraldas. El



plazo del contrato es de 5 años contados a partir del 5 de enero del 2009. Según la cláusula 5ta del contrato, el usuario al momento de suscripción del mismo conto en las instalaciones con oficinas, talleres, bodegas y cerramiento interno de malla. La misma clausula establece que todas las clausulas ejecutadas por el arrendatario EXPOFORESTAL, pueden ser retiradas una vez que se cumpla el

plazo del contrato, siempre y cuando no se afecten las condiciones generales del terreno.

- 3.3. CAMIN CARGO CONTROL ECUADOR CIA LTDA:** Empresa con la que ZOFREE tiene suscrito un contrato de arrendamiento del galpón 4 y terreno de 1000 metros cuadrados, en donde el usuario realiza sus actividades, la fecha de contrato es el 4 de enero del 2010 y el plazo de duración es de cinco años a partir de dicha fecha.
- 3.4. GLOBAL CAFÉ:** Empresa con la que ZOFREE tiene suscrito un contrato de arriendo con fecha 15 de Julio del 2010, de un lote de terreno de 1200 metros cuadrados, en el que se encuentra construido un galpón de 200 metros cuadrados, donde el usuario realiza sus actividades. El contrato tiene una vigencia de cinco años, y se encuentra establecido que todas las construcciones pueden ser retiradas una vez que se cumpla el plazo del contrato, siempre y cuando no se afecten las condiciones generales del terreno.
- 3.5. TENARIS GLOBAL SERVICES S.A:** Empresa con la que ZOFREE tiene un contrato de arrendamiento suscrito el 20 de septiembre del 2010 por el plazo de un año en el área industrial. De la misma forma en el contrato se estipula que las construcciones realizadas por el usuario pueden ser retiradas una vez que se cumpla el plazo del contrato.

Aunque estas son las empresas que ms incidencia tienen en la antigua Zona Franca, también existen otros arrendatarios que son CARGOPORT del Sr. Julio Zanders, que ocupa un galpón y terrenos (6120m²), el MAGAP, CONSERV, FIERROINCA, WANG SU CHUEN.

Actualmente el terreno que se encuentra ocupado representa un 35% de la totalidad de la ex ZOFREE CEM, el 65% restante se encuentra dividido en los lotes comerciales, lotes industriales, el área de reserva y los parques.

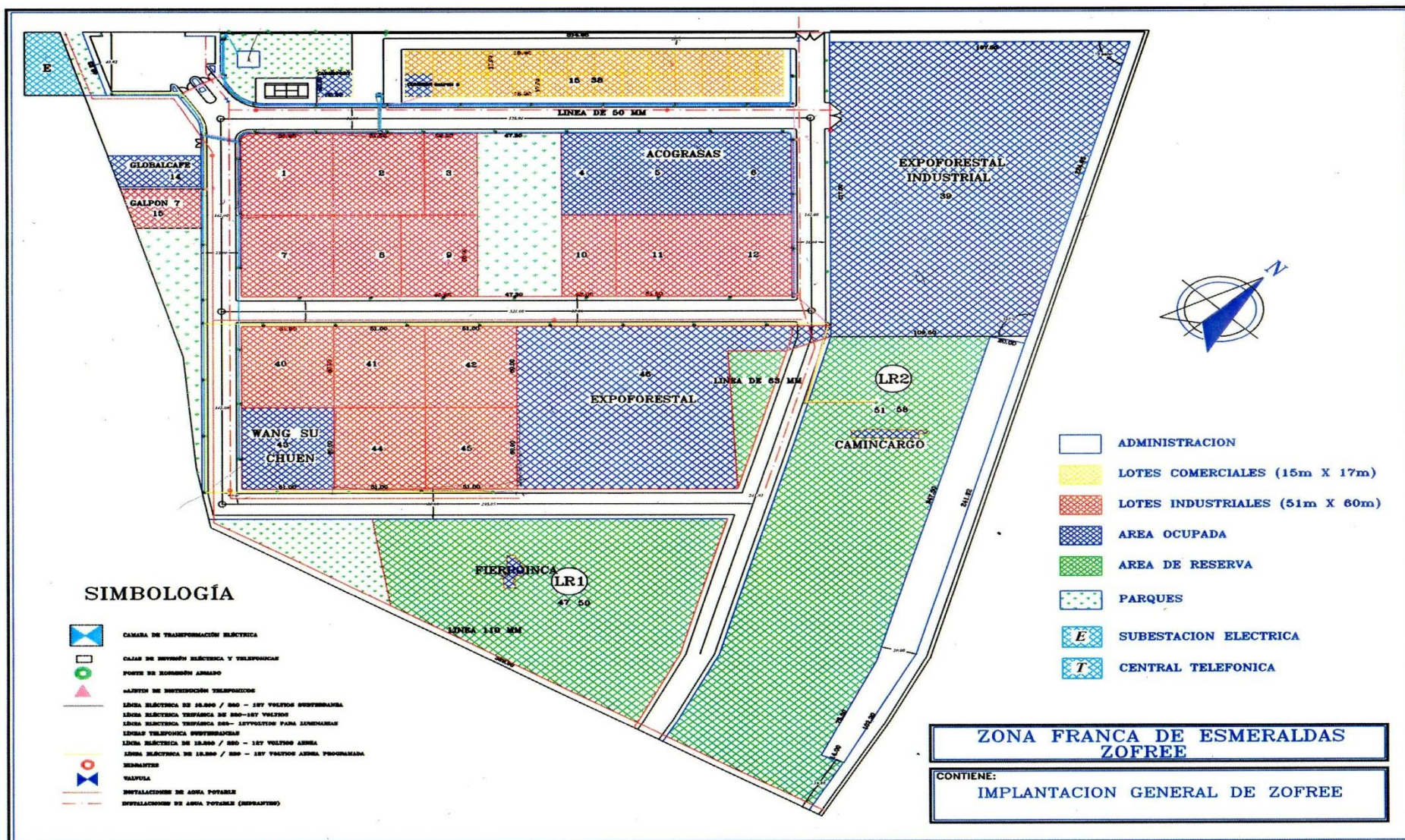
- **LOTES COMERCIALES**

Inicialmente esta parte de terreno era para actividades de tipo comercial venta de mercadería o insumos, materias primas, productos, elaborados, semi elaborados o terminadas, constituyen 7140 m² divididos en 28 lotes de 15m * 17m. Dentro de esta subdivisión se encuentran los galpones del MAGAP Y DEL CONSERV, actualmente se encuentra en mal estado por lo que es necesario hacer una compactación del suelo.

- **LOTES INDUSTRIALES**

Actualmente se encuentran desocupados 10 lotes industriales de 51m* 60m que suman 30600 m² de los cuales cuatro se encuentran en buen estado, suelo asfaltado o lastrado y los restantes hay que realizar trabajos de compactación de suelo.

4. TERRENOS ACTUALES DE LA EX ZONA FRANCA DE ESMERALDAS



FUENTE: ZOFREE CEM

5. COMPARATIVO DEL SISTEMA TARIFARIO ACTUAL DE LA ZALSA Y APE

A mediados del mes de mayo la antigua ZOFREE CEM, pasó a llamarse Zona de Apoyo Logístico S.A (ZALSA), sigue siendo una empresa de economía mixta donde Autoridad Portuaria tiene el mayor porcentaje de acciones. El nuevo directorio de la empresa resolvió que los terrenos serán destinados a la operación de un complejo de apoyo logístico que facilite las operaciones de los usuarios del puerto comercial. Se dio por terminado el comodato anterior y se firmó un nuevo contrato de comodato por 35 años.

A continuación se presenta el tarifario con el que está trabajando la ZALSA que se encuentra operando actualmente, cabe indicar que sólo se están aplicando las de la parte I ya que las otras están sólo propuestas para futuras operaciones. Por tal motivo solo se podrá realizar el comparativo de patios.

Tabla 11 Tarifario Zona de Apoyo Logístico Esmeraldas

| TARIFARIO 2012 (Precios no incluyen IVA) | | | | |
|---|--|-----------|---------------------------|--|
| | NOMENCLATURA | EN USD \$ | UNIDAD | OBSERVACIONES |
| I | ALQUILER DE LOTES PARA ACTIVIDADES LOGÍSTICAS O INDUSTRIALES | | | |
| I.1 | PATIOS | | | |
| I.1.1 | Abiertos permanentes por m2 (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$ 0.70 | m ² / Mes | Arriendo mínimo de 3 meses hasta 1 año |
| I.1.2 | Abiertos permanentes por m2 (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$ 0.60 | m ² / Mes | Arriendo mínimo más de un año |
| I.1.3 | Abiertos permanentes por m2 (Lastrados o adecuados capa subbase) | \$ 0.55 | m ² / Mes | Arriendo mínimo de 3 meses hasta 1 año |
| I.1.4 | Abiertos permanentes por m2 (Lastrados o adecuados capa subbase) | \$ 0.50 | m ² / Mes | Arriendo mínimo más de un año |
| I.1.5 | Abiertos permanentes por m2 (Terreno sin adecuaciones) | \$ 0.40 | m ² / Mes | Arriendo mínimo de 3 meses hasta 1 año |
| I.1.6 | Abiertos permanentes por m2 (Terreno sin adecuaciones) | \$ 0.35 | m ² / Mes | Arriendo mínimo más de un año |
| I.2 | BODEGAS | | | |
| I.2.1 | Cerrados de uso permanente | \$ 2.00 | m ² / Mes | Arriendo mínimo de 3 meses hasta 1 año |
| I.2.2 | Cerrados de uso permanente | \$ 1.75 | m ² / Mes | Arriendo mínimo más de un año |
| II | ACTIVIDADES DE ALMACENAMIENTO | | | |
| II.1 | CARGA GENERAL | | | |
| II.1.1 | Abiertos temporales | \$ 0.05 | TM o m ³ / día | Se cobrará el valor menor |
| II.1.2 | Cerrados temporal | \$ 0.10 | TM o m ³ / día | Se cobrará el valor menor |
| II.1.3 | Recargo de almacenamiento carga peligrosa | 50% | TM o m ³ / día | De las tarifas establecidas en almacenamiento carga general |
| II.2 | VEHICULOS | | | |
| II.2.1 | De 300 vehículos en adelante | \$ 0.45 | Unidad / Día | |
| II.2.2 | De 200 hasta 299 vehículos por cliente | \$ 0.75 | Unidad / Día | |
| II.2.3 | Menos de 200 vehículos por cliente | \$ 1.20 | Unidad / Día | |
| II.2.4 | Camiones, cabezales y chasis (Más de 100 unidades) | \$ 1.10 | Unidad / Día | |
| II.2.5 | Camiones, cabezales y chasis (Hasta 100 unidades) | \$ 2.50 | Unidad / Día | |
| II.2.6 | Maquinaria y Equipos especiales | \$ 0.05 | TM o m ³ / día | |
| II.2.7 | Vehículos de Exportación | \$ 0.45 | Unidad / Día | Solo vehículos livianos |
| II.3 | CONTENEDORES | | | |
| II.3.1 | Contenedores Llenos (Hasta 30 contenedores por cliente) | \$ 2.50 | Teu / Día | Para Feu aplica el doble de la tarifa |
| II.3.2 | Contenedores Llenos (31 - 60 contenedores por cliente) | \$ 2.05 | Teu / Día | Para Feu aplica el doble de la tarifa |
| II.3.2 | Contenedores Llenos (61 - 90 contenedores por cliente) | \$ 1.65 | Teu / Día | Para Feu aplica el doble de la tarifa |
| II.3.3 | Contenedores Llenos (Más de 91 contenedores) | \$ 0.95 | Teu / Día | Para Feu aplica el doble de la tarifa |
| II.3.4 | Contenedores Llenos (Exportación) | \$ 1.00 | Contenedor / Día | |
| II.3.5 | Contenedores Vacíos | \$ 0.75 | Contenedor / Día | |
| II.3.6 | Recargo almacenamiento de contenedores por carga peligrosa | 50% | Teu o Feu | De las tarifas establecidas en almacenamiento de contenedores |
| III | ACTIVIDADES DE CONSOLIDACION Y DESCONSOLIDACION | | | |
| III.1 | Desconsolidacion de contenedores (Hasta 30 contenedores) | \$ 28.00 | Por contenedor | En cada solicitud de servicio. Incluye solo uso de instalaciones |
| III.2 | Desconsolidacion de contenedores (Más de 30 contenedores) | \$ 25.00 | Por contenedor | En cada solicitud de servicio. Incluye solo uso de instalaciones |
| III.3 | Consolidación de contenedores para exportación | \$ 20.00 | Por contenedor | En cada solicitud de servicio. Incluye solo uso de instalaciones |

Fuente: ZALSA

Para realizar el comparativo se presenta a continuación una parte del tarifario que manera APE en lo relacionado con el almacenamiento en patios de la carga.

Tabla 12 Parte del tarifario de Autoridad Portuaria de Esmeraldas

| USO DE ZONAS DE ALMACENAMIENTO | | | |
|---|---------|--------------------------|---|
| CARGA GENERAL | | | |
| PATIOS | | | |
| Abiertos | \$ 0.20 | TM o M ³ /Día | 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% |
| Abiertos permanentes por M2 (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$ 0.06 | M ² /Día | Periodo mínimo solicitado dos meses de alquiler |
| Abiertos permanentes por M2 (Pacios sin asfaltar) | \$ 0.04 | M ² /Día | Periodo mínimo solicitado dos meses de alquiler |
| Recargo Abiertos carga peligrosa | \$ 0.10 | TM o M ³ /Día | |
| BODEGAS | | | |
| Cerrados | \$ 0.25 | TM o M ³ /Día | 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% |
| Recargo de almacenamiento cerrado carga peligrosa | \$ 0.13 | TM o M ³ /Día | |
| Cerrados de uso continuo | \$ 0.20 | M ² /Día | Periodo mínimo solicitado dos meses de alquiler |
| VEHÍCULOS | | | |
| De 300 vehículos en adelante por cliente | \$ 1.27 | Unidad /Día | 6 días libres (livianos inferiores a 2 toneladas) Por recalada de nave |
| De 200 hasta 299 vehículos por cliente | \$ 1.55 | Unidad /Día | 6 días libres (livianos inferiores a 2 toneladas) Por recalada de nave |
| Menos de 200 vehículos por cliente en recalada de nave | \$ 2.00 | Unidad /Día | 6 días libres (livianos inferiores a 2 toneladas) Por recalada de nave |
| Vehículos (camiones, cabezales y chasis) Igual o Mayor a 30 unidades por recalada de nave | \$ 2.52 | Unidad /Día | 6 días libres |
| Vehículos (camiones, cabezales y chasis) Igual o menor 29 unidades por recalada de nave | \$ 5.00 | Unidad /Día | 6 días libres |
| Maquinarias y Equipos especiales | \$ 0.20 | TM o M ³ /Día | 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% |
| Vehículos de Exportación | \$ 1.27 | Unidad /Día | 6 días libres; 1er. mes paga 24 días; cada mes sgte: + 20% |
| ÁREAS DESTINADAS PARA GRANELES SÓLIDOS Y LÍQUIDOS | | | |
| Abiertos permanentes de Exportación (Pacios sin asfaltar) | \$ 0.02 | M ² /Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado dos meses |
| Abiertos permanentes de Importación (Pacios sin asfaltar) | \$ 0.05 | M ² /Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado dos meses |
| Abiertos permanentes de Exportación (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$ 0.03 | M ² /Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado dos meses |
| Abiertos permanentes de Importación (Asfaltados o de Hormigón Armado) | \$ 0.06 | M ² /Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado dos meses |
| Bodega Cerrada Cerrados de uso continuo | \$ 0.20 | M ² /Día | Uso exclusivo y cargas en altura, periodo mínimo solicitado dos meses de almacenaje |
| CONTENEDORES | | | |
| Contenedores Llenos (hasta 30 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 2.00 | Teu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores llenos (hasta 30 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 4.00 | Teu/Día | 11-19 días |
| Contenedores Llenos (hasta 30 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 7.00 | Teu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (31 -60 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 1.65 | Teu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores Llenos (31 -60 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 3.30 | Teu/Día | 11-19 días |
| Contenedores Llenos (31 -60 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 5.78 | Teu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (61 - 90 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 1.30 | Teu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores Llenos (61 - 90 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 2.60 | Teu/Día | 11-19 días |
| Contenedores Llenos (61 - 90 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 4.55 | Teu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (Mas de 91 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 0.90 | Teu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores Llenos (Mas de 91 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 1.35 | Teu/Día | 11-19 días |
| Contenedores (Mas de 91 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 1.80 | Teu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (hasta 30 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 4.00 | Feu/Día | 1 -10 días |

| | | | |
|--|----------|--------------------|---|
| Contenedores Llenos (hasta 30 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 8.00 | Feu/Día | 11-19 días |
| Contenedores Llenos (hasta 30 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 14.00 | Feu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (31 -60 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 3.30 | Feu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores Llenos (31 -60 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 6.60 | Feu/Día | 11-19 días |
| Contenedores Llenos (31 -60 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 12.00 | Feu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (61 - 90 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 2.60 | Feu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores Llenos (61 - 90 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 5.20 | Feu/Día | 11-19 días |
| Contenedores Llenos (61 - 90 por cliente en cada recalada de buque) | \$ 9.10 | Feu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (Mas de 91 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 1.80 | Feu/Día | 1 -10 días |
| Contenedores Llenos (Mas de 91 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 2.70 | Feu/Día | 11-19 días |
| Contenedores (Mas de 91 contenedores por cliente en cada recalada de buque) | \$ 3.60 | Feu/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Llenos (exportación) | \$ 1.50 | Por contenedor/Día | 10 días libres, a partir de 11-19 días |
| Contenedores Llenos (exportación) | \$ 2.50 | Por contenedor/Día | 20 días en adelante |
| Contenedores Vacíos embarque (Línea naviera de Contenedores) | \$ 0.75 | Por contenedor/Día | 10 días libres |
| Contenedores Vacíos embarque (Otras líneas navieras) | \$ 1.00 | Por contenedor/Día | 7 días en adelante (6 primeros días libres) |
| Contenedores Vacíos desembarque | \$ 2.00 | Por contenedor/Día | 1-10 días |
| Contenedores Vacíos desembarque | \$ 4.00 | Por contenedor/Día | 11 días en adelante |
| Recargo Almacenamiento de contenedores (Carga Peligrosa) | 50% | Teu o Feu | De las tarifas establecidas en almacenamiento de contenedores |

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

5.1. CUADRO COMPARATIVO DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

| ZALSA | APE |
|--|---|
| Los precios varían dependiendo de la calidad del suelo | Los precios varían dependiendo del tipo de mercarí |
| Se establece un contrato de arrendamiento mínimo de tres meses | Se establecen días libres dependiendo de la carga con un máximo de 10 días |
| Los precios varían de acuerdo al periodo de permanencia, siendo más bajos mientras más tiempo se quede almacenada la carga | Los precios varían de acuerdo al periodo de permanencia, mientras la carga más permanece en el puerto más paga de demoraje. |
| Se cobra por metro cuadrado | Se cobra dependiendo la carga por m ² o toneladas |
| El pago se realiza mensual | La tarifa es diaria |

5.2. ANÁLISIS COMPARATIVO DE OPERAR COMO CENTRO LOGÍSTICO.

| CARGA | TIEMPO | UNIDAD DE FACTURACIÓN | ESPACIO EN M2 | TARIFA SIN IVA APE/ZALSA | PRECIOS APE | PRECIOS ZAL |
|--|---------|-----------------------|---------------|--------------------------|--------------------------|-------------|
| TUBERIA (libres6 APE) | 30 días | Toneladas 1000 | 715 | \$0.20/\$0.70 | 3843.84 <hr/> 5376.00 | 560.56 |
| ALAMBRON (libres6 APE) | 30 días | Toneladas 1000 | 333 | \$0.20/\$0.70 | 1915.20 <hr/> 3784.20 | 279.30 |
| VEHÍCULOS (libres 6 APE) | 30 días | Unidad | LIVIANOS | \$1.27/\$0.45 | 17068.80 | 7560.00 |
| | | 500 | 5280 | | | |
| CONTENEDORES VACIOS (libres 10 APE) | 30 días | Unidad | PESADOS | \$2.52/\$1.10 | 33868.80 | 18480.00 |
| | | 500 | 7744 | | | |
| CONTENEDORES VACIOS (libres 10 APE) | 30 días | Contenedor 600 | 4830 | \$0.75/\$0.75 | 10080 | 15120.00 |

Notablemente existe gran diferencia cuando calculamos los días de almacenamiento, en especial en cuanto al alambión y la tubería debido a que este tipo de carga en Autoridad Portuaria se la paga por tonelada, mientras que en la ZAL por la cantidad de metros cuadrados. Esto hace que el margen de diferencia sea enorme.

| | | | |
|---------|-----|---|--------|
| TUBERIA | APE | $24\text{días} * 1000\text{tn} * 0.20 + \text{iva}$ | 5376 |
| | ZAL | $1\text{mes} + 715\text{m}^2 + 0.70 + \text{iva}$ | 560.56 |

Si bien es cierto en los contenedores vacíos APE muestra una ventaja en cuanto al precio, por los diez días libres que se le da a este tipo de carga, pero el espacio que ocupa no representa económicamente lo que se puede recaudar si ese espacio es destinado a otro tipo de carga como vehículos

| CARGA | ESPACIO FISICO M² | DIAS | COSTOS |
|-----------------------------|---|--------------------------|-----------------------------------|
| VEHICULOS 500 | 5280 | 15 LIBRES: 6 | 500*9*1.27+iva 6400.80 |
| CONTENEDORES 500 | 4025 | 15 LIBRES: 10 | 500*5*0.75+iva 2100 |

ANALISIS

- Se puede observar que la carga que ocupa mayor espacio en el puerto y es menos rentable son los contenedores vacíos
- La carga que ocupa menor espacio pero que es muy rentable son el alambrón y la tubería, además que presenta la ventaja que para su almacenaje no se requiere de mucha infraestructura.
- Los vehículos si bien es cierto ocupan en su almacenamiento ocupan considerable espacio, es una de las cargas más rentables, aunque el problema radica en su porteo, ya que tiene más riesgo de que la carga sufra algún accidente.

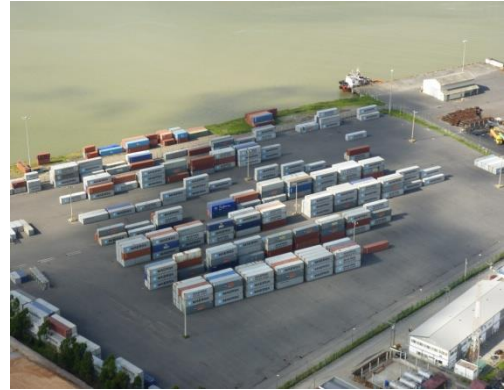
Para poder determinar tentativos precios se tiene que tomar en cuenta dos métodos, el método de costos que consiste en sumar todos los costos del producto, y al resultado añadirle el margen de ganancia que se quiere obtener y el de promedio de mercado, ya con este comparativo se recomienda hacer un análisis de costos a fin de que Autoridad Portuaria de Esmeraldas pueda determinar su propio tarifario.

6. CARGA DE POTENCIAL ALMACENAMIENTO

Una de las opciones de almacenamiento es la de contenedores vacíos ya que son los más espacio ocupan en patios portuarios, pagando una tasa mínima, además que las probabilidades de riesgos son nulas, ya que el contenedor vacío al ser devuelto se

entregaría directamente en la Zona de Apoyo Logístico, de esta manera se ganaría espacio en patios portuarios para almacenar otro tipo de carga como vehículos, ya que el porteo de estos del puerto a la Zona de Apoyo logístico sí conlleva riesgos de daño de la carga.

Previo el estudio a los terrenos de ZOFREE, se pudo notar que a los terrenos les falta adecuación, y para el almacenamiento de contenedores es necesario que se pavimente el área a ser utilizada se sugiere que sean los lotes 42,44,45, que suman una área de 9180m², que cubriría la demanda de espacio mensual de contenedores vacíos.



Cabe destacar que a los contenedores vacíos no se les hace ningún control por parte de la aduana cuando estos entran a Autoridad Portuaria, por lo que solo sería necesario hacer una extensión del sistema interno del puerto, ASPA, para que APE lleve un control en su registro.

Otra buena alternativa de carga son el alambrón y la tubería, ya que este tipo de carga no necesita que su suelo tenga muchas adecuaciones, tan solo que este compactado, para un mejor almacenaje.

4.4. IMPACTOS

Luego de haber realizado los estudios que el proyecto necesita en cuanto a aspectos administrativo, legales, y técnicos se realizó un análisis de los impactos que este proyecto puede generar en distintos escenarios.

Para una mejor comprensión e interpretación se ha escogido una metodología sencilla:

- a. Se ha determinado una serie de ámbitos que directa o indirectamente se relacionan con el proyecto desarrollado.
- b. La matriz de impactos está elaborada sobre la base de algunos indicadores a los cuales se asigna un nivel de impacto, niveles utilizados de acuerdo al siguiente cuadro:

| NIVEL | INTERPRETACIÓN |
|-------|------------------------|
| - 3 | Impacto alto negativo |
| - 2 | Impacto medio negativo |
| - 1 | Impacto bajo negativo |
| 0 | No hay impacto |
| 1 | Impacto bajo positivo |
| 2 | Impacto medio positivo |
| 3 | Impacto alto positivo |

- c. En la matriz de cada área horizontalmente se ubica el rango de impactos establecido en el cuadro anterior mientras que verticalmente se ha determinado una serie de indicadores que determinan el nivel de impacto.
- d. A cada indicador se asigna con criterio un valor, para luego realizar la sumatoria total de los niveles de impacto que será dividida para el número de indicadores y que permitirá determinar el nivel de impacto promedio de cada área o ámbito.

- e. Bajo cada matriz se realiza un breve análisis, indicador por indicador en el que se fundamenta los motivos razones o circunstancias por las que se asignó determinado nivel de impacto a cada indicador.
- f. Finalmente se ha estructurado una matriz general o global de impactos en la que verticalmente se sustituyen los indicadores por las áreas de influencia y matemáticamente con el procedimiento mencionado se determina el nivel de impacto global del proyecto.
- g. Para la determinación de un porcentaje se dividirá la sumatoria que ha alcanzado el nivel de impacto para los indicadores o factores del mismo.

IMPACTOS

IMPACTO SOCIO – CULTURAL

| | Ponderación | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 3 |
|--|-------------|----|----|----|---|---|----------|-----------|
| Indicador | | | | | | | | |
| a. Relación empresa – comunidad | | | | | | | | X |
| b. Compromiso Laboral | | | | | | | | X |
| c. Fuentes de empleo | | | | | | | | X |
| d. Seguridad | | | | | | | X | |
| e. Mejoramiento de la calidad de vida de involucrados. | | | | | | | | X |
| TOTAL | | | | | | | 2 | 12 |

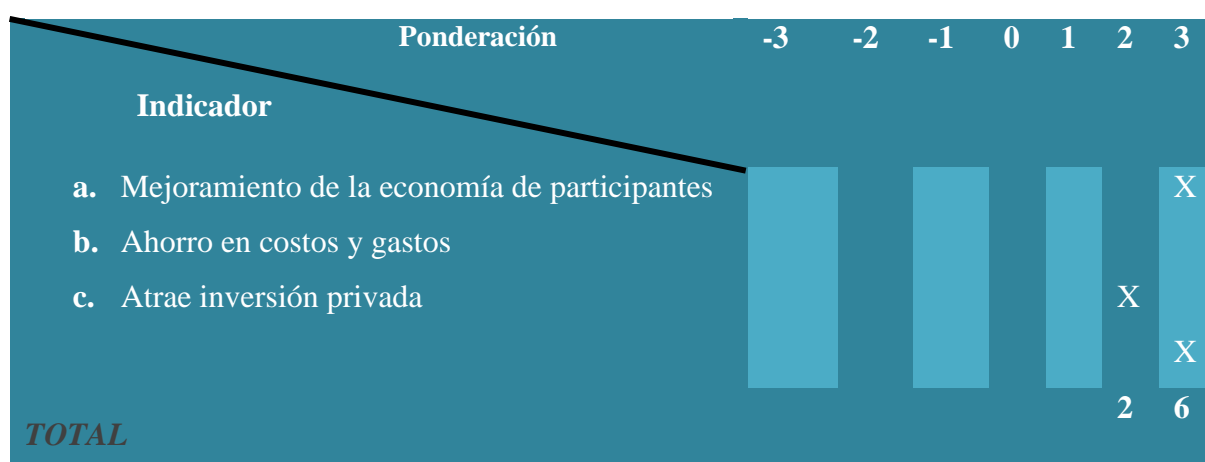
Nivel de Impacto: 2.88

IMPACTO MEDIO POSITIVO

La implementación de un proyecto de esta índole, causará un impacto positivo en la comunidad donde se lo va a desarrollar, se podrá destacar los siguientes beneficios.

- ✓ Esta investigación tendrá un gran impacto social considerando que las Instituciones Públicas en la ciudad de Esmeraldas con pocas, y cuando estas crecen crean nuevas actividades económicas captando empleo directo e indirecto, mejorándole su nivel de vida en forma personal y familiar.
- ✓ La implementación de una Zona de Apoyo Logístico en esta instalaciones permiten a las empresas usuarias la utilización de servicios muy competitivos permitiendo conseguir altos grados de eficiencia en las cadenas logísticas, no solo las dedicadas al comercio internacional sino a aquellas que deben abastecer los mercados domésticos en forma regional o nacional.

IMPACTO ECONÓMICO



Nivel de Impacto: 2.66

IMPACTO MEDIO POSITIVO

- a. Según los estudios realizados es un proyecto que generara utilidades a sus accionistas o dueños, generando un incremento en el estatus de vida de sus integrantes.
- b. Además de los involucrados en el proyecto se verán beneficiados económicamente en forma directa o indirectamente muchas personas que colaboren en la ejecución del mismo

IMPACTO GLOBAL

| | Ponderación | -3 | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | 3 |
|-----------------------------|-------------|----|----|----|---|---|---|----------|
| Indicador | | | | | | | | |
| a. Impacto Socio – Cultural | | | | | | | | X |
| b. Impacto Económico | | | | | | | | X |
| TOTAL | | | | | | | | 6 |

Nivel de Impacto: 3.00

ANALISIS GENERAL

Este proyecto se suma a la tarea de aportar soluciones a las necesidades existentes, su ejecución contribuirá de una u otra manera a:

- a. La creación de nuevos puestos de trabajo que de forma directa o indirecta de acuerdo a las diferentes actividades comerciales del mismo, incrementando el estándar de vida de los participantes.
- b. El éxito de este proyecto no solo beneficiara a los participantes directos sino al sector económico en general, Contribuyendo al movimiento de circulante en la comunidad.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Del presente trabajo de investigación se presentan las siguientes conclusiones:

- El saliente Régimen de Zona franca en el país refleja una contraposición a los objetivos para lo cual fue creado este régimen especial de excepción establecido en la Ley de Zonas Francas y los parámetros previstos por el Plan Nacional del Buen Vivir. Ya que en ocasiones ha sido considerada como un mecanismo más del comercio exterior, que conlleva simplemente a un sacrificio fiscal o a la ayuda de evasión de tributaria, mas no como una herramienta efectiva para alcanzar el desarrollo tecnológico, crecimiento económico, necesarios para el desarrollo territorial.
- Cuando hablamos de una Zona de Apoyo Logístico inmediatamente lo relacionamos con las ZEDES previstas en el Código Orgánico de la producción, pero una vez realizado la investigación se pudo comprobar que existen un sin número de requisitos que hay que cumplir para calificarse como un ZEDE, como por ejemplo una fuerte inversión, probando que el proyecto a establecerse va a ser rentable, para así acogerse a los beneficios que brinda el gobierno. Además de que existe una gran incertidumbre ya que desde abril el Consejo Sectorial de la Producción tiene el reglamento publicado en el registro Oficial, pero hasta ahora el proyecto sigue el papel y aun no existe la primera ZEDE ecuatoriana.
- Los puertos del Ecuador están atravesando un proceso de modernización que se ve afectado tanto por factores internos como externos, tales como la falta de una buena estructura organizacional. La influencia e ingeniería del gobierno en la administración y la operación de los puertos, la inestable economía nacional y la inestabilidad política. Lastimosamente no se puede controlar todo al mismo

tiempo y de manera especial a los factores externos, sino poco a poco, empezar por concientizar a cada sector que interviene en las actividades portuarias, recalcando la importancia de la obtención de inversionistas extranjeros a fin de lograr un desarrollo sostenido de la herramienta más importante del comercio exterior, el puerto.

- Las fortalezas y las oportunidades se encuentran claramente identificadas en los terrenos de las Ex Zofree, donde se puede destacar principalmente su ubicación geográfica estratégica para acceder a los mercados en crecimiento de Colombia y Perú, y los del Canal de Panamá por su gran cercanía, se debe explotar su potencial para posicionarse como una plataforma logística de clase mundial
- Los servicios propios de logística y transporte interno de la carga del puerto de Esmeraldas, tiene una operación creciente lo que implica el uso extensivo de sus activos fijos (terrenos, equipos, maquinarias, instalaciones)

5.2. RECOMENDACIONES

- Presentar un plan estratégico del desarrollo del sector, donde se considere a las Zonas de Apoyo Logístico un instrumento adecuado para el desarrollo del país y crear un clima de negocios aceptable
- Mejorar la información sobre las Zonas de Apoyo Logístico, a fin de recurrir el desconocimiento que sobre él tienen los agentes económicos.
- Formar un grupo de trabajo que se encargue del análisis de las tarifas y del mercado, cumpliendo con ciertas obligaciones como: analizar los niveles tarifarios nacionales para conocer la estructura tarifaria de otros puertos e informar ciertas variaciones factibles que podrían estructurarse a fin de satisfacer las necesidades de los usuarios.
- Atraer mayor inversión extranjera, ya que es una posibilidad de fomentar actividades de alto impacto en transferencia tecnológica, diversificación industrial, desarrollo de servicios logísticos, todo esto aprovechando las ventajas tentativas para los inversionistas, tales como la excelente ubicación geográfica.
- Realizar un avalúo de los terrenos y de las edificaciones existentes en los espacios donde funcionaba ZOFRE CEM, ante la posibilidad de la disolución o cambio de la razón social.
- Puntualizar estrategias de marketing que se implantaran para la promoción y publicidad de las Zona de Apoyo Logístico que por lo menos deberá contar con un plan de difusión televisivo y prensa escrita

FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía

- Álvarez Lozada, D. A., Atarihuana, C., Cardenas, C., Muñoz Jáiva, J. A., Pérez Ibijes, V. K., & Villarroel Ramos, L. M. (2011). *Zonas Especiales de Desarrollo Económico ZEDE*. Quito.
- Ángel, P. Y. (2006). *Metodología para el trabajo de Grado*. Ibarra: II.
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2009). Zona Franca de Esmeraldas. *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*, 8.
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2011). Esmeraldas: La Nueva Ciudad Puerto del País. *Informe y Proyecciones 2011-2012*, 4-5.
- Guerrero, M. (24 de Abril de 2010). Se implementarán zonas económicas especiales en el Ecuador. *El Nuevo Empresario* .
- Llaquet, D. J. (12,13 de Noviembre de 2009). Seminario Taller. *Zonas de Actividades Logísticas y Puertos Secos como factores estratégicos para la competitividad de un Puerto Moderno*. Valparaiso, Chile.
- Lopez, L. M. (2009). *Oportunidades de nuevos Empleos en Zonas de Apoyo Logístico Portuario*. Santo Domingo - República Dominicana.
- Mateo, M. E. (2007). *Comercio con China: Desarrollo de empresas logísticas como facilitadoras* . Montevideo .
- Nacional, A. (29 de Diciembre de 2010). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión. Quito, Ecuador .
- Nacional, A. (17 de Mayo de 2011). Decreto 757 de la Función Ejecutiva. *Reglamento a la Estructura e Institucionalidad de Desarrollo Productivo, de la Inversión y de los Mecanismos e Instrumentos de Fomento Productivo, establecidos en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito, Ecuador.
- Valdez, R., & Karla, P. (2011). ZEDES, puerta entreabierto a la inversión. *Revista Viztazo*.
- Valparaiso, E. P. (2006). *Zonas de Actividades Logísticas: Complemento necesario para la Actividad Portuaria*. Valparaiso.
- Vizueté Muñoz, M. (2007). *Análisis del Régimen Aduanero de Zonas Francas, el caso de Ecuador*. Quito.

Yamile Carlota Arcos García, A. C. (2009). *ZONAS FRANCAS COMO MECANISMO DE INSENTIVO PARA LA INVERSIÓN EN EL ECUADOR*. GUAYAQUIL.

ZAL- Puerto de Barcelona. (15 de Mayo de 2012). Asesoramiento al MCPEC. *Talleres de Socilaizacion de Resultados -Esmeraldas-*. Esmeraldas, Esmeraldas, Ecuador.

Fuentes de Internet

Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamerica. (28 de Mayo de 2012). *ANDES*. Obtenido de Autoridades buscan mejorar la calidad de los productos de exportación con agrocentros:

<http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/2704.html>

Anónimo. (15 de Julio de 2012). *Puerto Gijon*. Obtenido de Operaciones y Servicios Portuarios -Nivel 1-:

https://www.puertogijon.es/recursos/descargas/convocatorias/48033_1610161020129178.pdf

Barbero, J. A. (2010). *La Logistica de cargas en América Latina y el Caribe: Una agenda para su mejor desempeño*. Obtenido de Banco Internacional de Desarrollo BID:

http://www.elogistica.economia.gob.mx/work/models/elogistica/Resource/3/1/images/BID_Logistica_Latinoamerica_1.pdf

Corporación Aduanera Ecuatoriana. (Junio-Julio de 2008). Obtenido de Porograma de Capacitación de Agentes de Aduana :

http://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/material_de_estudio_SICE.pdf

Empresa Portuaria Valparaiso EPV. (27-30 de Junio de 2006). *Zonas de Actividades Logisticas: Complemento necesario pra la Actividad Portuaria*. Obtenido de Congreso Anual de Puertos Latinoamericanos :

<http://es.scribd.com/doc/94805886/ZAL-Valparaiso-Chile>

Fiaño, D. J. (22 de Noviembre de 2007). *Departamento Nacional de Planificación* . Obtenido de Las Plataformas Logisticas como herramienta de facilitación del Desarrollo logístico en Colombia :

https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DIES/Transporte/ALG_Jose_Enrique_Perez.pdf

Ministerio de Coordinación de la Produccion, E. y. (2010-2013). *Agenda para la Transformación Productiva* . Obtenido de **[http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva\[1\].pdf](http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva[1].pdf)**

Ministerio de Coordinación de la Produccion, E. y. (Mayo de 2011). Obtenido de Agenda para la Transformacion Productiva Territorial: Provincia de Esmeraldas:

<http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/AGENDA-TERRITORIAL-ESMERALDAS.pdf>

Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad MCPEC .
(2012). *Conoce los Incentivos del Código de la Producción* . Obtenido de
<http://www.slideshare.net/mcpec1/incentivos-codigo-produccion>

Senplades. (Julio de 2007). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013*. Obtenido de
La Planificación Territorial - Esmeraldas:
<http://plan.senplades.gob.ec/web/guest/esmeraldas>

Webpicking. (Mayo de 2007). *Reportaje*. Obtenido de Entrevista a Ing. Washington C.
Martínez García y al Ing. Alex Villascrés Sánchez : Entrevista a Ing.
Washington C. Martínez García, viceministro de transporte y puertos del
Ecuador y director de la
http://www.webpicking.com/reportaje/martinez_sanchez.htm

Wikipedia. (31 de Mayo de 2013). *Logística* . Obtenido de
<http://es.wikipedia.org/wiki/Log%C3%ADstica>

Senplades. (Julio de 2007). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013*. Obtenido de
La Planificación Territorial - Esmeraldas:
<http://plan.senplades.gob.ec/web/guest/esmeraldas>

ANEXOS

ENTREVISTAS



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**



A continuación se presentan un conjunto de preguntas en busca de recopilar los esfuerzos para buscar una solución al problema de subutilización de espacios físicos en las ex instalaciones de Zona Franca de Esmeraldas, determinando y analizando las necesidades que tienen actualmente. La siguiente es una entrevistas con fines académicos, previo a la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior

NOMBRE:

EMPRESA: (APE)

FECHA:

AGRADEZCO DE ANTEMANO SU COLABORACIÓN

1. **¿Qué opinión le mereció usted la aplicación del Régimen de Zona Franca en Esmeraldas?**
2. **¿Qué opinión tiene sobre la derogación del régimen de Zona Franca?**
3. **¿Comparte usted que el Gobierno haya derogado este régimen?**
4. **¿Cree usted que ZOFREE cumplió con todos sus objetivos?**
5. **¿Qué motivos considera usted ocasionaron que la Zona Franca de Esmeraldas no haya tenido un buen resultado como en otros países?**
6. **¿Qué sabe usted sobre las Zonas de Apoyo Logístico?**
7. **¿Lo considera usted una potencial oportunidad para poder implementarlo en la provincia? ¿Por qué?**
8. **¿Cuáles serían sus clientes?**
9. **¿Se ha realizado un avalúo de los terrenos y edificaciones existentes en los espacios donde funciono ZOFREE?**
10. **¿Qué planes o proyectos tiene APE para controlar la subutilización del espacio físico?**



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**



A continuación se presentan un conjunto de preguntas en busca de recopilar los esfuerzos para buscar una solución al problema de subutilización de espacios físicos en las ex instalaciones de Zona Franca de Esmeraldas, determinando y analizando las necesidades que tienen actualmente. La siguiente es una entrevistas con fines académicos, previo a la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior.

NOMBRE:

EMPRESA: (SENAE)

FECHA:

AGRADEZCO DE ANTEMANO SU COLABORACIÓN

1. ¿Consideraba usted que funcionaba bien este régimen?
2. ¿Por qué fracaso ZOFREE?
3. ¿Qué opinión tiene sobre la derogación del régimen de Zona Franca?
4. ¿Qué responsabilidad de control tenían sobre el Régimen de Zona Franca?
5. ¿Qué ventajas tenía este régimen?
6. ¿Qué desventajas tenía este régimen?
7. ¿Qué considera usted que quizás sea uno de los factores que hizo que hayan pocos usuarios?
8. ¿Qué sabe usted acerca de las Zonas de Apoyo Logístico?
9. ¿Qué ventajas y desventajas tendría?
10. ¿Bajo qué régimen se desarrollaría?



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**



A continuación se presentan un conjunto de preguntas en busca de recopilar los esfuerzos para buscar una solución al problema de subutilización de espacios físicos en las ex instalaciones de Zona Franca de Esmeraldas, determinando y analizando las necesidades que tienen actualmente. La siguiente es una entrevistas con fines académicos, previo a la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior.

NOMBRE:

EMPRESA: (USAURIOS ZOFREE)

FECHA:

AGRADEZCO DE ANTEMANO SU COLABORACIÓN

1. ¿Qué opinión le mereció usted la aplicación del Régimen de Zona Franca en Esmeraldas?
2. ¿Qué opinión tiene sobre la derogación del régimen de Zona Franca?
3. ¿Qué responsabilidad tenían como usuarios?
4. ¿Cómo era el contrato que tenían?
5. ¿Cómo estuvieron y como están ahora?
6. ¿Qué responsabilidad tenía ZOFREE como arrendatario?
7. ¿Qué ventajas le ofrecía Zona Franca?
8. ¿Este régimen qué desventajas tuvo?
9. ¿Cree usted que ZOFREE, cumplió con todos sus objetivos?
10. ¿Qué sabe sobre las Zonas de Apoyo logístico?
11. ¿Cree usted que sea viable implementar una ZAL en la provincia de Esmeraldas?



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**



A continuación se presentan un conjunto de preguntas en busca de recopilar los esfuerzos para buscar una solución al problema de subutilización de espacios físicos en las ex instalaciones de Zona Franca de Esmeraldas, determinando y analizando las necesidades que tienen actualmente. La siguiente es una entrevistas con fines académicos, previo a la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior.

NOMBRE:

EMPRESA: (EX FUNCIONARIOS ZOFREE)

FECHA:

AGRADEZCO DE ANTEMANO SU COLABORACIÓN

1. ¿Qué opinión le mereció usted la aplicación del Régimen de Zona Franca en Esmeraldas?
2. ¿Consideraba usted que funcionaba bien este régimen?
3. ¿Qué opinión tiene sobre la derogación del régimen de Zona Franca?
4. ¿Qué ventajas ofrecía Zona Franca?
5. ¿Este régimen que desventajas tuvo?
6. ¿Qué responsabilidad tenían como arrendatarios?
7. ¿Quién está utilizando esta área actualmente?
8. ¿Se ha realizado un avalúo de los terrenos y edificaciones existentes en los espacios donde funciono ZOFREE?
9. ¿Cree usted que ZOFREE, cumplió con todos sus objetivos?
10. ¿Qué sabe sobre las Zonas de Apoyo logístico?
11. ¿Qué planes o proyectos tiene para controlar la subutilización del espacio físico?
12. ¿Bajo qué régimen se desarrollaría?



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS**

A continuación se presentan un conjunto de preguntas en busca de recopilar los esfuerzos para buscar una solución al problema de subutilización de espacios físicos en las ex instalaciones de Zona Franca de Esmeraldas, determinando y analizando las necesidades que tienen actualmente. La siguiente es una entrevistas con fines académicos, previo a la obtención del título de Ingeniera en Comercio Exterior.

NOMBRE:

EMPRESA: (POTENCIALES EMPRESAS)

FECHA:

1. ¿Qué opinión le mereció usted la aplicación del Régimen de Zona Franca en Esmeraldas?
2. ¿Consideraba usted que funcionaba bien este régimen?
3. ¿Qué opinión tiene sobre la derogación del régimen de Zona Franca?
4. ¿Comparte usted que el Gobierno haya derogado este régimen?
5. ¿Qué motivos considera usted ocasionaron que la Zona Franca de Esmeraldas no haya tenido un buen resultado como en otros países?
6. ¿Qué ventajas ofrecía Zona Franca?
7. ¿Este régimen que desventajas tuvo?
8. ¿Qué sabe usted acerca de las Zonas de Apoyo Logístico?
9. ¿La considera usted una oportunidad para implementarla?
10. ¿Qué ventajas y desventajas tendría?

Análisis de las entrevistas:

Este proyecto tiene como objetivo analizar la viabilidad de la propuesta de desarrollar estrategias productivas, mediante la implementación de una Zona de Apoyo Logístico, es por esta razón que mediante encuestas realizada a los principales actores conoceré a fondo todos los factores que lo causaron la subutilización de los terrenos para poder concluir de mejor manera. Estas entrevistas se realizaron en la semana del 6 al 10 de febrero del 2012.

Factores importantes en mi investigación son los ex funcionarios de Zona Franca de Esmeraldas CEM, entreviste al Ing. Fernando Moncayo (Administrador) y al Sr. Fabio Posligua Flores (Contador). El Ing. Moncayo manifestó que la aplicación del régimen en la ciudad de Esmeraldas fue una excelente alternativa para el desarrollo de la ciudad y provincia de Esmeraldas, pues generaba fuentes de trabajo e inversiones productivas y mayores operaciones de comercio exterior, pero el Sr. Posligua manifiesta que genero muchas expectativas no obstante no se concretó a tiempo y pues a la fecha solo se cumplieron en parte los objetivos para los que se crearon.

Ambos coinciden que el régimen en la ciudad de Esmeraldas funcionaba bien, aunque el Ing. Moncayo manifiesta que era así hasta que eran los únicos ya que aquí se dieron los procedimientos operáticos de las Zonas Francas, funcionaba bien a pesar de que el Estado no ayudo a desarrollar este sistema franco, al contrario complicaron las operaciones inclusive desconociendo en manejo jurídico que las amparaba. En cuanto a la derogación del régimen mencionan que se desaprovecho la oportunidad de continuar con el esfuerzo que se invirtió por años, ya que el Estado nunca apoyo.

En cuanto a las ventajas coinciden en las tributarias, y demás facilidades aduaneras, en cuanto a las desventajas el Ing. Moncayo manifiesta que como tal no se tenían si no que las Instituciones gubernamentales complicaban cada vez más las operación, pero el Sr. Posligua destaca que unas de las desventajas que tuvo fue la poca promoción por parte de los organismos encargados.

Cabe mencionar que ZOFREE CEM tenía la administración completa del área destinada a Zona Franca y velar porque todos los usuarios cuenten con los servicios necesarios para su correcto funcionamiento. Actualmente estas áreas cuentan con un número reducido de

usuarios que son arrendatarios de Zofree, entre estos EXPOFORESTAL, TENARIS, GLOBALCAFÉ, y CAMINCARGO. Además de que se han realizado avalúos de los terrenos por peritos calificados por las Súper Intendencia de Compañías, para posteriores reuniones con los accionistas, entre los que destacan a Autoridad Portuaria de Esmeraldas, su mayor accionista.

Coinciden que ZOFREE. CEM cumplió con todos los objetivos, hasta que el Estado y las Leyes apoyaron para ello.

En cuanto a las Zonas de Apoyo Logístico mencionan que en teoría que saben lo que es, y lo consideran como una buena alternativa de continuidad, aunque no se conoce en si su funcionamiento. Finalmente el Ing. Moncayo manifiesta que se tiene una área con una infraestructura adecuada que funciona por más de quince años y esta apta para convertirse en una ZAL, solo hay que definir además sería conveniente para el desarrollo del Entorno como un parque Industrial Logístico que es como funciona actualmente.

El organismo encargado del Control del Régimen de Zonas Francas, mientras estaba en vigencia, era la SENAE, razón por la cual entreviste al Sr. Fabricio Alcívar (Director de Distrito), Srta. Juliana Menéndez (Directora de Despacho y Control de Zona Primaria, además de que también trabajo en Regímenes especiales cuando funcionaba la Zofree), Sr. Josué Casella, y Johann Montaña (Jefe de Documentación y archivo, además de que también trabajo en Regímenes especiales cuando funcionaba la Zofree).

En cuanto al funcionamiento del Régimen en la ciudad, todos concordaron que NO FUNCIONABA BIEN ESTE REGIMEN, Sr. Casella destaca que como régimen funcionaba bien, si se lo utiliza bien, fue en Zofree que mal utilizaba o subutilizaba los beneficios del este régimen. El fracaso de Zofree se lo atribuyen a que no se lo utilizo para lo que fue creado, sino como un centro de acopio, bodega, no dedicado a la producción, además de que no tuvo usuarios potenciales destaca el Sr. Montaña.

En cuanto a la derogación del Régimen los Srs. Casella y Montaña, concuerdan que lo único que se ha hecho es cambiarle de nombre y que ahora son lo que en Código de Producción son las Zonas de Desarrollo Especial. Cabe mencionar que la SENAE, tenía toda la potestad en ingreso y salida de las mercancías o insumos para el uso de dicha Zona,

destacando como ventajas la exoneración total de impuestos, pero en materias productivas que fue uno de sus objetivos el Sr. Alcívar señala que no tuvo ninguna ventaja, más bien señalan desventajas como la no generación de un polo de desarrollo productivo y por ende tampoco fuentes de trabajo, y en cuanto a la carga, la Srta. Juliana, manifiesta que la principal desventaja era que perdía el valor comercial por el tiempo que se mantenía almacenada y muchas veces la destrucción de las misma.

Opinaron también sobre los factores que consideraron que hubieran poco usuarios, fue porque no se vendió, no se le hizo la suficiente promoción, esto ocasionó el desconocimiento de los beneficios por parte de los usuarios, Juliana acota que los factores que contribuyeron a esto fueron por qué no se brindaba seguridad, y no hay frecuencia de Líneas Navieras, en cuanto a las Zonas de Apoyo Logístico no se tiene conocimiento en si de lo que son, más de lo que se pudiera consultar en el internet, no hay una normativa, pero manifiestan que es un fin similar a las Zonas Francas.

Factor importante en este proceso de investigación son los Ex usuarios de Zofree CEM, es por eso que Nelson Mora (encargado de TENARIS en Esmeraldas), colaboro con la entrevista, nos dice que la aplicación del régimen en Esmeraldas fue muy buena porque se le daban facilidades a los clientes, y que la derogación del mismo no fue una decisión acertada ya que la producción se va a la baja y no se puede atender a tiempo completo a los clientes.

Esta empresa tenía un contrato por cada dos años, y ya tenía quince años trabajando bajo este régimen, pero destaca que desde la eliminación tienen obligaciones estatales ya que no viene consignado con el régimen, utilizando ahora este espacio como un patio temporal que se lo contrata cuando se lo necesita, destaca que esa era su mayor ventaja, ya que el costo de las áreas de almacenamiento era relativamente bajo (rentable), en consideración de las que ofrece APE.

Como accionista mayoritario y dueño de los terrenos que son utilizados por Zofree, el personal de APE, es elemento importante para el desarrollo investigativo. Es por eso que la Sra. Belinda Sabando, Sr. Richard Reyes (Jefe de Operaciones) y Cesar Arboleda (Departamento de Comunicación Social) colaboraron con las entrevistas.

En cuanto a la aplicación del Régimen de Zona Franca el Sr. Arboleda manifiesta que aquí en Esmeraldas no funciono el régimen, porque fue manejado por grupos privilegiados y fue beneficioso de un sector minoritario. En cuanto a la derogación la Sra. Sabando nos dice que esta derogatoria obedece a que no se ha implementado el proyecto de factibilidad originalmente presentado, el retiro de licencias a quienes no han desarrollado un derecho adquirido, y entre esa estuvo Esmeraldas y fue muy notorio que en la ciudad no funciono como Zona Franca con la excepción de EXPOFORESTAL.

El Sr. Reyes comparte la derogatoria de este régimen, porque no hubo una buena administración para desarrollar facilidades al comercio internacional. Además añade que no cumplió con los objetivos, no se desarrolló como debía. Uno de los motivos por lo que Zofree no haya tenido un buen resultado como en otros países según el Sr. Arboleda, fue el manejo corrupto de grupos privilegiados, añade a esto el Ing. Reyes que no hubo la debida administración, además la falta de planificación, y vender la imagen de la misma.

En cuanto a las Zonas de Apoyo Logístico el Sr. Arboleda nos dice que son lo mismo que un patio temporal que fortalece el movimiento portuario, .la Sra. Belinda Sabando, que son aquellas que generan mano de obra y fuentes de trabajo, y todos lo consideran como una oportunidad potencial para implementar, de hecho es la primera opción por la cercanía que tiene el área al puerto comercia lo cual va a permitir que las personas que manejan los productos tanto en importaciones como en exportaciones tengan mayores facilidades en el manejo de la carga, manifiesta el Ing. Reyes. Teniendo como clientes potenciales los importadores y exportadores del Puerto Comercial de Esmeraldas.

Dos empresas privadas también aportaron opiniones al problema de subutilización de espacio físico REMAR (Ing. Hugo Escalante) y ANDINAVE (Plto. Patricio Páez), ambos concuerdan que si bien no funciono bien este régimen fue por la administración, ya que no está dirigida por verdades empresarios que buscan la creación de riquezas y no solo intereses personales. Además consideran como una potencial idea para desarrollar siempre y cuando funcione bien por personas que tengan experiencias en el manejo logístico y además cuenten con capacidad económica para su desarrollo.