



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICA Y ADMINISTRATIVAS  
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TÍTULO:**

**Análisis de la Influencia Económica del Puerto Marítimo de  
Guayaquil Libertador Simón Bolívar, durante los últimos diez  
años**

**AUTORA:**

**Sánchez Granda, Aurea Esthela**

**Trabajo de Titulación**

**Previo a la Obtención del Título de:**

**INGENIERÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TUTOR:**

**Eco. Morán López, Guillermo Jorge**

**Guayaquil, Ecuador  
2014**





UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL


## CERTIFICACIÓN

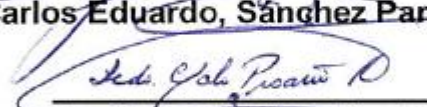
Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **Aurea Esthela, Sánchez Granda**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Ingeniería en Gestión Empresarial Internacional**

### TUTOR

  
Eco. Guillermo Jorge, Morán López

### REVISORES

  
Carlos Eduardo, Sánchez Parrales

  
Galo Mario Alejandro, Proaño Rodríguez

### DIRECTOR DE LA CARRERA

  
Alfredo Ramón, Govea Maridueña

Guayaquil, a los 28 del mes de Febrero del año 2014





**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
CARRERA: GESTION EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

## **DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

**Yo, Aurea Esthela Sánchez Granda**

### **DECLARO QUE:**

El Trabajo de Titulación **Análisis de la Influencia Económica del Puerto Marítimo de Guayaquil Libertador Simón Bolívar**, durante los últimos diez años previa a la obtención del Título **de Ingeniería en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

**Guayaquil, a los 28 del mes de Febrero del año 2014**

**LA AUTORA:**

---

**Aurea Ésthela, Sánchez Granda**





UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
CARRERA: GESTION EMPRESARIAL INTERNACIONAL

## AUTORIZACIÓN

Yo, **Aurea Esthela Sánchez Granda**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis de la Influencia Económica del Puerto Marítimo de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, durante los últimos diez años**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 28 del mes de Febrero del año 2014**

LA AUTORA:

---

**Aurea Esthela, Sánchez Granda**



## **AGRADECIMIENTO**

Gracias a la vida, es el título de una canción sincera y profunda cuya autoría es de Violeta Parra, oriunda de Chile. Esta canción es muy bien interpretada por la difunta revolucionaria argentina, conocida como la voz de América: Mercedes Sosa y por muchos más poetas – músicos que han trascendido fronteras con este grito de amor a la vida resumida en una canción.

Agradezco a la vida, que me ha dado tanto, entre ello, los seres que amo que son lo más valioso que tengo, mi familia. Para ella toda mi gratitud.

**Aurea Esthela Sánchez Granda**



## **DEDICATORIA**

Toda mi vida es gracias a la dedicación, el esfuerzo y el amor de mis padres, incluyendo mis estudios primarios, secundarios y universitarios.

Este camino recorrido durante mi instancia universitaria y ahora que estoy próxima a ser una profesional, le dedico este esfuerzo a mi familia, en especial a mi madre la Sra. Noemi Granda Arias, que ha sido mi luz en todo este trayecto.

**Aurea Esthela Sánchez Granda**



# ÍNDICE GENERAL

Introducción .....	1
Planteamiento del Problema .....	2
Formulación del Problema .....	3
Justificación e Importancia.....	4
Objetivo General .....	6
Objetivos Específicos.....	6
Hipótesis .....	7
Variable Independiente.....	7
Variable Dependiente .....	7
Capítulo 1: Antecedentes Históricos. ....	8
1.1 Origen de los Puertos y Transporte de Mercadería. ....	8
1.2 Historia del Puerto Marítimo de Guayaquil. ....	10
Capítulo 2: Infraestructura y Actividades Portuarias como Mecanismo Logístico de Exportación e Importación .....	15
2.1 Infraestructura portuaria: Características Generales del Sistema Portuario del Ecuador.....	15
2.1.1 El sistema físico portuario marítimo del Puerto de Guayaquil ....	17
2.1.2 Calidad en el Servicio Portuario .....	27
2.2 Actividad Portuaria como Mecanismo Logístico de Exportación e Importación .....	35
2.2.1 Los productos Exportados e Importados en el Comercio Exterior Marítimo .....	36
2.2.2 Tráfico portuario .....	40
2.2.3 Tipo de Carga.....	43
Capítulo 3: Puerto Marítimo, Competitividad Nacional e Internacional .....	45



3.1 Entorno Macroeconómico .....	46
3.1.1 Comercio Internacional, Transporte Marítimo y Crecimiento Económico .....	47
3.2 Globalización económica y la Evolución de los Puertos .....	48
3.3 Competitividad Internacional.....	49
3.4 Competitividad Nacional .....	52
Capítulo 4: Plan Estratégico del Gobierno Nacional, con respecto a las Reformas Portuarias 2013 – 2037 .....	57
4.1 Cambios en los Puertos Marítimos Estatales .....	58
4.1.1 Puerto de Esmeraldas .....	58
4.1.2 Puerto de Manta .....	59
4.1.3 Puerto Bolívar .....	59
4.1.4. Puerto de Guayaquil .....	60
4.1.4.1 Especialización del Puerto de Guayaquil .....	60
4.2 Calado del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil .....	63
Capítulo 5: Metodología a Investigar .....	65
5.1 Codificación de Respuestas .....	69
Conclusiones .....	71
Recomendaciones .....	73
Bibliografía .....	74
Glosario .....	80
Anexos .....	81



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla # 1. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas al Sistema Portuario Nacional .....	33
Tabla # 2. Exportaciones de los principales productos.....	39
Tabla # 3. Evolución del Movimiento Portuario de Carga de Tráfico Internacional del APG .....	41
Tabla # 4. Producto Interno Bruto por País .....	48
Tabla # 5. Ranking de Puertos Internacionales 2012 .....	50
Tabla # 6. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas a la APG, según su TPM.....	52
Tabla # 7. Carga de Importación y Exportación de las Autoridades Portuarias .....	55



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico # 1. Estadía de Buque por Terminales .....	32
Gráfico # 2. Carga Movilizada en Contenedores en el Sistema Portuario Nacional.....	34
Gráfico # 3. Exportación por grupos de productos.....	37
Gráfico # 4. Importación por usos económico .....	38
Gráfico # 5. Carga de Exportación e Importación APG .....	42
Gráfico # 6. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas a la APG, según su TPM.....	43
Gráfico # 7. Histórico de Movimiento según el Tipo de Carga, en el Comercio Exterior: Importación y Exportación .....	44
Gráfico # 8. Movimiento de Carga de Contenedores por Puerto .....	51
Gráfico # 9. Tráfico Internacional de la Carga no Petrolera .....	53
Gráfico # 10. Naves Arribadas de Tráfico Internacional según su TPM .....	54



## **RESUMEN**

Guayaquil es una ciudad puerto, desde su prehistoria y por su ubicación privilegiada, esta Urbe tuvo sus inicios de ser una zona influyente económicamente de la región del Pacífico Sur, con su importante Astillero Naviero.

Hasta la actualidad el Puerto Marítimo de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar” es el principal puerto del Ecuador, por ser el que posee mejor infraestructura y el que tiene mayor actividad portuaria se mueve como mecanismo logístico de exportación e importación en el comercio exterior, además la terminal portuaria de Guayaquil compite nacional e internacionalmente.

A nivel mundial el Puerto de la Perla del Pacífico, se ubica en una buena posición que le da ventaja ya que esta cadena logística portuaria da poder económico, social y político a la sociedad guayaquileña y ecuatoriana.

La propuesta del Plan Estratégico de Movilidad (PEM) modificara al Puerto actual de Guayaquil, convirtiendo en un puerto para cabotaje, turismo y marina deportiva.

Por otra parte, hoy en día la globalización exige cambios a la industria naviera; el calado de Guayaquil es un obstáculo que impide el ingreso de los nuevos buques, que tienen mayores dimensiones y capacidad para realizar economías de escala, por lo cual es de importancia la ejecución de dragar el área conocida como “los goles” del canal de acceso al Puerto.

Finalmente la decisión de las variaciones del servicio marítimo y fluvial, y del futuro del Puerto de Guayaquil le corresponde plenamente al Gobierno Central, según la Constitución de la República del Ecuador.



## **ABSTRACT**

Guayaquil is a city port, for their prehistory and privileged location; this city had its beginnings to be an influential economic zone of the South Pacific region, with its important shipyard.

The seaport of Guayaquil "Libertador Simón Bolívar" is the main port of Ecuador, being the one with better infrastructure and has the greatest port activity moves like logistics mechanism in the export and import trade, plus the Guayaquil port terminal competes nationally and internationally.

The "Pearl of the Pacific", is located in a good geographic position with an advantage as a port and center for logistics chain which gives economic, social and political power to the city of Guayaquil and society of Ecuadorian.

The proposal of the "Plan Estratégico de Movilidad" (PEM) amends the current Port of Guayaquil, transforming it into a port for coastal shipping, tourism and sports marina.

Moreover, today globalization requires changes to the shipping industry, the draft of the navigation channel leading to Guayaquil is an obstacle to the entry of new vessels, which are larger and have the ability to achieve economies of scale, which is one of the most important reasons for dredging the area known as "los Goles" at the entrance to the access channel to the Port.

Finally the decision of the variations of waterborne services and the future of the Port of Guayaquil will fully corresponds to the Central Government, under the Constitution of the Republic of Ecuador.



## RÉSUMÉ

Guayaquil est une ville portuaire, de sa préhistoire et son emplacement privilégié, cette ville a fait ses débuts à être une zone économique influente de la région du Pacifique Sud, avec son importante Shispare.

À ce jour, le port de Guayaquil "Libertador Simón Bolívar" est le principal port de l'Équateur, étant celui avec la meilleure infrastructure et possède les plus grands mouvements de l'activité du port comme la logistique mécanisme à l'exportation et le commerce d'importation, ainsi que la Guayaquil terminal portuaire concurrence nationale et internationale.

Globalement, le « Pearl du Pacifique », se trouve dans une bonne position à son avantage que cette chaîne logistique portuaire donne le pouvoir économique, social et politique et la société équatorienne de Guayaquil.

Le proposé du Plan Estratégico de Movilidad (PEM) de modifier le port actuel de Guayaquil, devenir un port de cabotage, le tourisme et la marina.

De plus, aujourd'hui, la mondialisation exige des changements à l'industrie du transport maritime, le projet de Guayaquil est un obstacle à l'entrée de nouveaux navires, qui sont plus grandes et la capacité de réaliser des économies d'échelle, ce qui est d'une importance dragué course objectifs de la voie d'accès au port.

Enfin, la décision des variations de services d'origine hydrique, et l'avenir du port de Guayaquil seront entièrement correspond au gouvernement central, en vertu de la Constitution de la République de l'Équateur.



## Palabras Claves

- Astilleros,
- Bajamares
- Cabotaje
- Calado
- Concesionamiento.
- Dragar
- Goles
- Hinterland
- Hub.
- Istmo
- Pleamares
- Sedimen



## INTRODUCCIÓN

El presente proyecto busca presentar un tema de cuya importancia para la economía de la ciudad de Guayaquil y del Ecuador ya que esta urbe constituye el 25% de la población y es en donde está concentrado el principal Puerto Marítimo de productividad y competitividad nacional e internacional.

El puerto marítimo de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar”, influyen en el aporte económico que impacta en la sociedad al generar un porcentaje considerable de fuentes de trabajo, empleos directos e indirectos, nacionales e internacionales, plazas laborales, conexiones y relaciones internacionales con países comerciales, que conecta al comercio exterior dando paso a las relaciones con otros países. Actores fundamentales deben participar conjuntamente para conseguir su desarrollo mutuo y también el apoyo y cuidado en proteger el entorno donde se desenvuelven.

Ante la avalancha de oportunidades expansionistas en el marco de actividades comerciales y de logística ofrecida por la globalización, la nueva tecnología, mecanismos técnicos e infraestructura portuaria conlleva a un análisis profundo con mira hacia el futuro para cubrir las necesidades y requerimientos de la apertura comercial integral.

Para ganar competitividad, se ha desarrollado una reestructuración y nuevas reformas realizadas por el Gobierno Nacional, dando pie a nuevos cambios. Por ello, la necesidad de realizar un estudio en cual se analiza todos los procesos, actividades y normativas portuarias.



## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La Perla del Pacífico, conocida así por ser una ciudad portuaria por naturaleza, que le da el privilegio de acoger a propios y extranjeros. Los extranjeros que vienen por primera vez de visita a esta metrópoli se quedan maravillados por su ubicación geográfica, clima, gastronomía, cultura, actividades de entretenimiento y por la fuente de trabajo; muchos motivos para quedarse a vivir en esta ciudad que es el centro de comercio a nivel local, regional y nacional.

Por ello, existe un interés de información o una preocupación por parte de los ciudadanos de Guayaquil, debido a las nuevas medidas políticas y la reforma portuaria por parte del Gobierno Nacional.

Mencionado en el Acuerdo Ministerial del Gobierno, en la resolución pertinente de junio del 2013, los tres conceptos en los que basa su nueva política portuaria: desconcentración, especialización, y competitividad de los puertos privados.

Cualquier decisión que el Gobierno de la Revolución Ciudadana tome sobre los puertos estatales y privados, afectará a la economía no petrolera de la Urbe, que es una de las ciudades más pobladas del país, con el 25% de la población nacional. Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) en el año 2010, la Perla de Pacífico cuenta con 2' 350.915 habitantes en total.

Por ende, todas las actividades portuarias que generan empleos directos e indirectos serán impactadas de una u otra manera.

Otro sector que se verá afectado es la competitividad a nivel internacional de las exportaciones e importaciones que se realizan en este puerto marítimo. Ya que según el Ranking de movimiento portuario contenedorizado, que realizó la Comisión de América Latina y el Caribe (CEPAL) durante el año 2012, Guayaquil se encontró en el octavo puesto a nivel regional.



A nivel mundial, la terminal portuaria de Guayaquil, se encuentra situada entre los primeros cien puertos mundiales, en la posición 86, por su eficiencia en el movimiento de contenedores, según el ranking de los 100 mejores puertos del mundo que realizó la revista inglesa Containerisation International (2012).

Por este motivo, es necesario realizar un estudio en cual se analizan todos los procesos, actividades y normativas portuarias que influyen en el aporte económico de Guayaquil y del Ecuador, que impacta a la sociedad al generar un porcentaje considerable de empleos, plazas laborales, conexiones y relaciones internacionales con países comerciales.

## **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Cómo influye la nueva reforma de medida portuaria a la actividad del puerto de Guayaquil, en su economía?



## **JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA**

La intención de este estudio se enfoca en conocer a través de un análisis exhaustivo, el aporte económico, en el área comercial, productiva, y de logística del puerto marítimo de Guayaquil; lo que este representa en el campo económico, el hecho de tener un puerto que compite a nivel internacional y que se ha ubicado en uno de los rankings más elevados, según datos estadísticos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y de la revista Containerisation International.

El impacto en una transformación de medidas políticas portuarias se verá reflejado en la capital económica del Ecuador, como también se la conoce a la Urbe, por ser una de las más influyentes en fuentes de empleo y una de las ciudades más pobladas del país.

Esta investigación es de suma importancia y vital interés de la ciudadanía guayaquileña y del resto de la población del Ecuador, conocer de donde proviene el bienestar y desarrollo de un porcentaje de la economía de Guayaquil, más aún con el conflicto mediático entre el actual Presidente de la Republica, Eco. Rafael Vicente Correa Delgado y el actual alcalde de Guayaquil, el Ab. Jaime José Nebot Saad, debido a las nuevas reformas portuarias.

En la actualidad existen problemas con respecto al dragado, que es la limpieza de sedimentos con el objetivo de aumentar la profundidad y los barcos con mayor capacidad lleguen hasta el muelle sin inconvenientes, por ende, el Alcalde de la ciudad, Jaime Nebot, plantea posibles soluciones con respecto al dragado, con el fin de que el puerto “Libertador Simón Bolívar” se mantenga como hasta ahora, realizando sus actividades, gestiones y procedimientos marítimos mercantiles.

Cuál es el beneficio que trae consigo éstas medidas de desconcentración, especialización, y competitividad a las terminales portuarias del país. Cómo se



verá involucrado el desarrollo del lugar en donde se ubicará el nuevo puerto, según el plan estratégico de movilidad 2013 – 2037, decretado por el Gobierno Nacional, son algunas interrogantes que originan expectativa a los ciudadanos del Ecuador.

La intención del actual gobierno de la revolución ciudadana, en la especialización de puertos, en cuanto al desarrollo de turismo en el puerto de Guayaquil, es una medida a analizar detenidamente, ya que este puerto se ha enfocado en la exportación mercantil y no de pasajeros.

Las trece terminales portuarias privadas, establecidas a lo largo del canal, que se lo hace por medio de un brazo natural de mar, denominado Estero Salado, para llegar hasta el puerto marítimo, están inmersas a estos cambios, lo cual connota una preocupación, por la fuerte inversión privada que cada terminal ha realizado en cuanto a infraestructura, maquinaria y equipo portuario.

Según Iliana González, directora de la Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, la planificación del Gobierno, con respecto a los puertos sí se verían afectados, ya que “las inversiones en esta industria se planifican para 20 años o más plazo” (El Universo, Agosto 2013).

Por ello, la motivación a analizar con criterio formado el enfoque económico, social y político que este controversial tema converge.



## **OBJETIVO GENERAL**

Analizar exhaustivamente el marco económico, el funcionamiento y las actividades del Puerto Marítimo de Guayaquil, durante los últimos diez años.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Analizar la actividad portuaria marítima del Puerto de Guayaquil, como mecanismo logístico de exportación e importación.
2. Conocer la influencia competitiva nacional e internacional del puerto marítimo de Guayaquil, a través de cuadros comparativos.
3. Evaluar las consecuencias de la nueva reforma portuaria del Gobierno Nacional, que influye en el marco económico en la ciudad de Guayaquil.



## HIPÓTESIS

Las nuevas normativas portuarias establecidas por el Gobierno Nacional, inciden en el empleo directo e indirecto, nacional e internacional del puerto marítimo de Guayaquil.

**Variable independiente:** Las nuevas normativas portuarias establecidas por el Gobierno Nacional.

**Variable dependiente:** El empleo directo e indirecto, nacional e internacional del puerto marítimo de Guayaquil.



## **Capítulo 1: Antecedentes Históricos.**

Este capítulo permite ubicarse cronológicamente en el tiempo, y realizar un análisis de la modernización de los puertos, desde sus inicios hasta el apogeo de hoy en día. La manera estratégica de cambios en infraestructura, navegación, logística, tecnología; de las exigencias de la globalización en el marco de actividades comerciales que tienen los países en la competitividad y capacidad de mover y trasladar todos los bienes de manera eficiente y eficaz.

### **1.1 Origen de los puertos y transporte de mercadería.**

Por la condición planetaria, el transporte marítimo es uno de los medios más antiguos, utilizados por la humanidad, para llegar a recónditos lugares. Desde sus inicios, el ser humano al descubrir las localidades, empezó a comercializar sus productos y una forma de hacerlo fue 'el trueque', intercambio de bienes y servicios de un lugar a otro; después buscaron nuevos mecanismos y la forma más antigua fue el trasbordo de mercadería vía marítima.

A medida que aumento la oferta y demanda de bienes, fue necesario trasladar grandes cantidades de artículos para llegar a sitios remotos, que en aquella época, la única opción era la vía marítima.

En el siglo XIII, los fenicios, una civilización del antiguo oriente, considerada los gurús del comercio mundial, por ser uno de los primeros pueblos con trascendental navegación; esta cultura doto de faros los puertos naturales para facilitar la navegación nocturna y construyo los primeros puertos artificiales en Sidón y Tiro. Su técnica fue tan exitosa que rápidamente la imitaron los griegos y vikingos (Almagro-Gorbea, 1995).

El desarrollo y evolución de la navegación, fue debido a los sucesos históricos; con ello surgió el progreso de puertos acogida por diversas poblaciones, que adaptaron instalaciones de infraestructura y comercialización logística adecuadas a las exigencias del tráfico marítimo, que surcaban los mares de polo a polo.



Entre los acontecimientos más destacados para la navegación, fueron: el descubrimiento de América también conocido como el descubrimiento del nuevo mundo, en 1492, y con este hecho se dio la apertura de nuevas rutas marítimas y comerciales lo que aumentó el tamaño y calado de los buques lo que obligó a la construcción de muelles para facilitar la carga y descarga de mercancías.

Durante el siglo XIX, las embarcaciones de vela que fueron remplazadas por buques a vapor, permitiendo ser más eficientes en la navegación y además permitió aumentar notablemente su tonelaje y capacidad de carga y como consecuencia, tecnificar las instalaciones portuarias.

Desde la época faraónica, aproximadamente en los siglos XIX y XX a.C, existió el deseo de crear una conexión entre el mar Mediterráneo y el mar Rojo y acortar la ruta del comercio marítimo entre Europa y el sur de Asia, pues así evitaban tener que rodear el continente africano. Por ello, fue un gran evento la inauguración del Canal de Suez, en 1869. Está ubicado en Egipto, y cuenta con una longitud de 163 Km, tiene una capacidad que permite el paso de barcos hasta 20 metros de calado o 240.000 toneladas de peso muerto y una altura máxima de 68 metros por encima del nivel del agua. Por lo que hasta la fecha es un hito en la historia de la tecnología (Suez Canal Authority, 2014).

En el año 1914, fue inaugurado el Canal de Panamá; este canal es una vía de navegación interoceánica entre el mar Caribe y el océano Pacífico que atraviesa el istmo (es una franja estrecha de tierra que une, a través del mar, dos áreas mayores de tierra) de Panamá, para acortar tiempo y distancia, dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito corta y relativamente barata entre los dos océanos, influyendo decisivamente en los patrones del comercio mundial, impulsando el crecimiento económico de los países desarrollados y en vías de desarrollo, así como muchas regiones remotas del mundo (Bazán, 2000).



En 1956, empezó la aplicación del contenedor al transporte marítimo; el contenedor es un recipiente de carga que trata de proteger la mercancía y brinda seguridad de calidad. La normativa International Standardization Organization (ISO - 6346) por sus siglas en inglés fomenta la estandarización de todos los contenedores y establece como unidad base el TEU, Twenty feet Equivalent Unit (unidad equivalente a 20 pies) (International Standardization Organization).

En el año 2006, empieza la era de los mega porta contenedores; con la intención de hacer economías, se construyen gigantescas infraestructuras de barcos como los New Panamax.

Desde aquel entonces ha transcurrido mucho tiempo, con el cual se ha desarrollado un sin número de cambios a nivel marítimo y portuario, que han contribuido a la evolución de los mismos.

La tendencia actual, impulsada por factores como la globalización, es la integración de las cadenas logísticas, lo cual ha conducido a la especialización de los puertos marítimos modernos.

Alrededor del mundo existen aproximadamente más de 7000 puertos, que son la base logística que conecta a continentes entre sí y que es la fuente económica de las transacciones comerciales en el mundo. A su vez, el transporte marítimo es el principal medio de transporte, con más del 90% del peso total transportado a nivel global.

Por esa razón, todos sus progresos desde sus inicios de su creación fue una solución a la interacción comercial, por ello lo relevante de su historia, evolución y actualidad.

## **1.2 Historia del Puerto Marítimo de Guayaquil.**

En la ciudad de Guayaquil se encuentra ubicado el principal puerto marítimo del Ecuador, así lo connota sus antecedentes históricos y actuales. Histórico



porque desde los inicios de las principales civilizaciones, la urbe fue vista y utilizada, por su ubicación privilegiada, como un sector logístico imponente para la comercialización extranjera. Y en la actualidad es un puerto competitivo a nivel nacional e internacional.

Cronológicamente, la cultura Huancavilca, entre los años 800 y 1531, se desarrollaba en la región litoral del Ecuador extendiéndose desde Bahía de Caráquez, hasta la isla Puná; y tierra adentro, incluyendo la cordillera costanera. Esta cultura tenía la capacidad de comercializar sus productos y artesanías a través de importantes organizaciones económicas, como la famosa liga de mercaderes, ya sugerida hace muchos años, a través del comercio exportando la concha spondylus, tejidos de algodón, oro, plata, cobre, etcétera surcando el océano hacia centro América, Perú y Chile en diferentes tipos de balsas (Avilés, 2012).

En el siglo XVII, Guayaquil era un notable centro industrial y comercial del Pacífico Sur; donde se constituyó uno de los Astilleros (lugar donde se construyen y reparan buques), más emblemáticos de América debido a sus diversos factores: entre ellos, la variedad y calidad de madera como el guayacán, la caoba, el bálsamo, el laurel y el mangle, elementales para la fabricación de naves marítimas de aquel entonces. Otro factor importante de la época fue la mano de obra, como carpinteros, constructores navales, lo que trajo mano de obra internacional calificada, que llegó con la conquista de los españoles y por la fuente de empleo. El último y más importante factor fue la ubicación estratégica de la terminal portuaria, es lo que desembocó el auge de una fuerte influencia económica a esta ciudad. Entonces, la fama de ser el astillero de América, ayudó a que Guayaquil se convirtiera en puerto.

En los siglos XVII y XVIII la comunicación entre Guayaquil y Quito, era fluvial, es decir se realizaba por medio del río Babahoyo, donde las embarcaciones podían llegar; posteriormente la relación fue por vía terrestre.



La Capitanía del Puerto de Guayaquil se creó alrededor de los años 70; debido al incremento de tráfico de mercadería, en especial por el río Babahoyo, y el auge del tráfico mundial. Posteriormente se construyó el Malecón de Guayaquil, donde se asentaron los primeros muelles, a las orillas del río Guayas, incrementando de esta manera el transporte fluvial y marítimo.

En un principio, el puerto de Guayaquil, se instauró a orillas de río Guayas, a la altura del barrio las Peñas, hasta la calle Olmedo, que contaba con muelles en donde se realizaron las primeras movilizaciones de transporte marítimo; el embarque y desembarque de mercadería y pasajeros; pero debido a la dificultad de la gran cantidad de sedimento (materia que, habiendo estado suspensa en un líquido, se posa en el fondo por su mayor gravedad), que arrastra el río y la propia configuración de su lecho, son dos elementos que producen no solo su propio embancamiento, sino también constantes cambios en los perfiles del cauce; que cada vez fue perjudicando al puerto.

La solución al problema fue presentada en forma oficial al Gobierno Nacional, en 1841. Que consistía en la eliminación de los sedimentos, es decir, dragar (limpiar el fondo de los ríos, puertos y zonas navegables de arena, piedras y otros materiales) el río Guayas y la barra a la entrada. Además, esta gestión debía complementarse con la construcción de una terminal donde las naves puedan atracar directamente (Fun-Sang, 2010).

Debido al dragado del río Guayas, realizada en la década de 1850, se construyó una terminal marítima temporal, por lo que para 1872, el Presidente García Moreno, consideró la sedimentación del río Milagro, cuya navegación era casi imposible, esta decisión afectaría a la producción agrícola de la región.

Año a año se daba mantenimiento de dragado al río Guayas, ya que las aguas del río Guayas llevan en suspensión esa gran cantidad de arena y limo que viene arrastrando desde sus orígenes hasta marzo de 1888 cuando nuevamente se afectó por las torrenciales lluvias; por esa causa se empezó a



hacer planes de reubicar el puerto y por las nuevas exigencias de la infraestructura y longitudes de los navíos.

Al pasar de los años y el crecimiento de las dimensiones de las naves, ya no permitía que los barcos llegaran hasta el muelle, siendo en el año 1952 las limitaciones de acceso de las embarcaciones que venía de Estados Unidos de 7.0 metros, mientras que en 1905 habían sido de 5.5 metros; haciendo evidente que el río Guayas ya no era una vía navegable para los barcos modernos.

Las embarcaciones que llegaban a Guayaquil, llegaban a Puná y allí realizaban sus maniobras de embarque y desembarque de mercaderías y las remolcaban hasta los muelles de la Aduana en el Malecón, en este sector se habían instalado bodegas, patios y se disponía de equipos para las operaciones de carga y descarga de los productos de importación y exportación. Este doble manipuleo de la carga en Puná y Guayaquil encarecía el flete, por lo que resultó inviable; por ese motivo las autoridades de la época decidieron trasladar estratégicamente el puerto hacia otro lugar.

La Comitiva de la Autoridad Portuaria de aquel entonces, gestionó el financiamiento para la construcción del puerto marítimo “Libertador Simón Bolívar”, durante el período de 1959 – 1963. Se convirtió en el principal puerto marítimo del Ecuador hasta la actualidad. El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Banco Mundial) ofreció un préstamo para su construcción, pero con la condición que se cree la Autoridad Portuaria de estilo privado.

En 1958, durante el gobierno del Presidente Camilo Ponce Enríquez, se creó la Autoridad Portuaria, constituida como una Entidad Autónoma de Derecho Privado con finalidad pública, con personería jurídica, fondos y patrimonio propio y capacidad plena para adquirir derechos y obligaciones. En la actualidad se encarga de controlar y dirigir el comercio internacional y el desarrollo del servicio portuario que promueve la competitividad generando fuentes de empleos sustentables y sostenibles.



Su ubicación estratégica al sur de la urbe, en las avenidas 25 de Julio y la Marina, en donde hasta el día de hoy se encuentra situado, le permitió la afluencia de buques de gran tamaño, como la nave “Ciudad de Guayaquil”, que arribó el 31 de enero de 1963 para la inauguración del terminal marítimo de Guayaquil.

**Ilustración # 1. “Ciudad de Guayaquil” primera nave que arribó al puerto de Guayaquil, el día de su inauguración, el 31 de enero del 1963.**



**Fuente: APG – Galería de Fotos.**

Hechos emblemáticos que marcaron la diferencia en el ámbito cultural, social, comercial, pero sobretodo económico, dentro de la Perla del Pacífico, conocida con este nombre por su ubicación privilegiada.



## **Capítulo 2: Infraestructura y Actividades Portuarias como Mecanismo Logístico de Exportación e Importación.**

Para el desarrollo de este capítulo es de vital importancia definir el concepto de puerto:

*“Es el conjunto de obras e infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentran en la costa, localizados en zonas marino costeras específicas, que tienen por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de mercaderías nacionales y extranjeras que arriben a él por vía terrestre o marítima” (CGSA, Enero 2013, pp 9).*

La Página oficial de la Actividad Portuaria de Guayaquil, redacta que en Guayaquil se encuentra ubicado el puerto principal de la República del Ecuador, por ser el puerto marítimo de mayor trascendencia histórica, y de gran impacto económico en la urbe y del país; a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Fue construido durante el periodo 1959 – 1963.

### **2.1 Infraestructura portuaria: Características Generales del Sistema Portuario del Ecuador.**

La economía es lo que mueve al mundo, y Guayaquil no es la excepción; cuando crece la economía y empieza el auge de las exportaciones e importaciones a través del medio de transporte marítimo. Esta pequeña urbe considerada la Perla del Pacífico, decide realizar sus primeras instalaciones portuarias a la altura del Barrio las Peñas, que luego por factores de las condiciones naturales donde era el punto de encuentro marítimo y fluvial de la ciudad de Guayaquil con otras ciudades de Ecuador y con otros lugares del mundo; se hizo imposible mantenerlo en ese punto de encuentro.

Lo que llevó a los líderes de aquel entonces, hacer estudios estratégicos para ubicar el nuevo puerto que contaría con una infraestructura para la época.



A medida que han transcurrido los años, el puerto ‘Libertador Simón Bolívar’ ha venido evolucionando, innovando, remodelando en todos sus aspectos tanto en la infraestructura física, técnica y tecnológica para poder operar eficientemente, como también en el aspecto de servicio de agilidad y competitividad, normativas de seguridad y calidad y el desempeño del talento humano.

Según la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (2012), notifica en el Boletín anual de Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático que el sistema portuario Nacional está compuesto por 3 entes, que han contribuido al desarrollo del sector:

- Autoridades Portuarias,
- Puertos Especiales (Superintendencia), y
- Terminales Portuarios Habilitados (Terminales Privados).

Existen cuatro Autoridades Portuarias, en todo el territorio Ecuatoriano:

- Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE),
- Autoridad Portuaria de Manta (APM),
- Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG),
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB).

La Superintendencia es la encargada de controlar a los Puertos Especiales:

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

En la actualidad, en todo el territorio ecuatoriano existen trece terminales portuarios habilitados, que se los conoce con el nombre de terminales privados, de los cuales en Guayaquil, operan diez terminales portuarios privados para el funcionamiento y operación del puerto:

- Industrial Molinera.
- Ecuabulk.



- Vopak Ecuador.
- Lubriansa.
- Fertisa.
- Trinipuerto.
- Bananapuerto.
- Fertigran.
- Terminal Portuario Puerto Hondo (TPI)
- Termo Guayas.

### **2.1.1 El sistema físico portuario marítimo del Puerto de Guayaquil.**

La ubicación geográfica del Golfo de Guayaquil, es lo que hace posible la conexión entre todos los cauces de agua, comunicándose con océanos, lagos y ríos. Este beneficio hizo posible el asentamiento de civilizaciones que posteriormente serían los que producirían el movimiento económico de la zona.

Gracias a este accidente geográfico, existió el movimiento comercial, social y económico por esto la población empezó a desarrollar las instalaciones de infraestructura portuaria, una medida que fue necesaria para el desarrollo de la ciudad.

En un principio, el puerto de Guayaquil, se instauró a orillas de río Guayas, a la altura del barrio las Peñas, hasta la calle Olmedo, que contaba con muelles, bodegaje, patios y equipos para las operaciones de carga y descarga de los productos de importación y exportación. En donde se realizaron las primeras movilizaciones de transporte marítimo, el embarque y desembarque de mercadería y pasajeros; pero debido a la dificultad de sedimento ya no permitía que las naves llegaran hasta el muelle.

Por lo que la Comitiva de la APG de aquel entonces, gestionó el financiamiento para la construcción del puerto marítimo 'Libertador Simón Bolívar', quien se convertiría en el principal puerto marítimo del Ecuador.



El nuevo puerto se localiza en la costa occidental de América del Sur, en un brazo del mar del Estero Salado, a diez Kilómetros al Sur de la ciudad en las avenidas 25 de Julio y la Marina, en donde hasta el día de hoy se encuentra situado. Su ubicación fue una cuestión de estrategia logística (APG, 2014).

El acceso al terminal portuario, se lo realiza a través de un brazo natural de mar, denominado Estero Salado. Según la APG (2014) este canal posee las siguientes características físicas:

- El canal presenta una superficie de 10,5 metros, en marea baja.
- Longitud: 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia estuariana (40,2 millas náuticas).
- Ancho: 122 metros (400 pies) - Profundidad: 10,5 metros (34 pies)
- Amplitud promedio de la marea a la entrada: 1,80 metros.
- Amplitud promedio de la marea al pie del muelle: 3,80 metros.

El ingreso de los buques está sujeto a la acción de la marea del canal; durante el día existen dos pleamares (nivel más alto que alcanza el agua del mar durante la marea alta) y dos bajamares (nivel más bajo que alcanza el agua del mar durante la marea baja), que varían a lo largo del mismo y a la época del año (APG, 2014).

La tranquilidad de las aguas, las condiciones meteorológicas y un adecuado sistema de ayuda de navegación hacen que sea operativo el ingreso de buques de ciertas dimensiones hasta las instalaciones del Puerto.

El Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), es quien se encarga del control operacional de la ayuda de navegación, que está determinada por un conjunto de balizas, boyas, enfiladas y faros ubicados convenientemente a lo



largo del canal; así como en las riberas y costas adyacentes al mismo (INOCAR, 2014).

Desde la construcción del Puerto Marítimo de Guayaquil durante el período de 1959 – 1963; ha sufrido constantes cambios para el desarrollo y evolución de las exigencias del mundo global.

El puerto “Libertador Simón Bolívar” cuenta con un área total de 103.000 metros cuadrados y a menos de 2 millas náuticas de Autoridad Portuaria de Guayaquil. Sus muelles miden 180 x 31.5 metros de extensión y fueron diseñados para soportar grúas Gantry. Las defensas de los muelles soportan golpes de atraque de hasta 45.000 toneladas.

La importancia del puerto crece, a medida que pasan los años, en el año 2012, el puerto marítimo de Guayaquil movilizó 558.416 contenedores, que llegaron y salieron a través de los seis operadores portuarios, que son Contecon, Andipuerto, Inarpi, Fertisa, Naportec y Trinipuerto (Peña, Agosto 2013, pp 4).

El concesionamiento (otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una administración pública o empresa a otra, generalmente privada) por la empresa Contecon Guayaquil S.A, que ha prestado sus servicios y actividades para las terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar”, desde el primero de Agosto del 2007, por un lapso de tiempo de 20 años.

La Concesionaria Contecon Guayaquil S.A. (2014), cuenta con la siguiente infraestructura:

Terminales de Contenedores:

Muelles	Longitud (m)	Calado (m)
---------	--------------	------------



Nº 1	185	10
Nº 1A	185	10
Nº 1B	185	10
Nº 1C	145	10

Terminal Multipropósito:

Muelles	Longitud (m)	Calado (m)
Nº 2	185	10
Nº 3	185	10
Nº 4	185	10
Nº 5	185	10
Nº 6	185	10

Equipos:

Ubicación	Tipo	Cantidad	Capacidad
Muelles	Grúa Pórtico Riel	2	51 Ton.
	Grúa Móvil de Llantas	4	41 Ton.
Patio	Grúas RTG	8	41 Ton.
	Side Lifter (Vacíos)	4	8 Ton.
	Tractores de Patio	25	50 Ton.
	Chasis de Patio	27	40 Ton.
Transferencias	Top Loaders (Llenos)	15	40 Ton.



Bodegas	Auto Elevadores	40	Variados
Módulo 4	Básculas	2	80 Ton.
Calle H	Básculas	9	80 Ton.
Calle E	Básculas	1	80 Ton.
Bodega 7	Básculas	6	2.5 Ton.
Bodega 8	Básculas	3	2.5 Ton.

### Almacenaje:

<b>Tipo de Carga</b>	<b>Patios</b>	<b>Área (m²)</b>
Contenerizada	Nº 1 y 2	111365,06
Contenerizada	Nº 3	24099,02
Contenerizada	Nº 8	70790,49
Banano	Nº 9	57948,73
Contenerizada	Nº 300	11073,29
Banano	Nº 500	6287,39
Contenerizada	Nº 600	10257,06
Contenerizada	Nº 700	20410,80
Consolidación y Desconsolidación	CFS	28244,78
Parqueadero de Vehículos	VehículosBananeros	30195,99



<b>Tipo de Carga</b>	<b>Bodegas</b>	<b>Área (m²)</b>
General	Nº 7	7.255,17
General	Nº 8	7.207,20
Refrigerada (Fuera de Servicio)	Nº 2	4.097,14
Multipropósito	Nº 3	4.546,64
Multipropósito	Nº 4	4.546,64
Multipropósito	Nº 5	4.546,64
Multipropósito	Nº 6	4.546,64
Policía	Antinarcóticos	1.352,00
En Abandono	Nº 23	1.352,00
Mantenimiento de Equipos	Nº 21 y 22	2.417,41
General	Nº 31 y 32	3.853,20
Bananos	Nº 41 y 42	3.911,46
Bananos	Nº 51 y 52	3.903,40
Bananos	Nº 61-66	9.105,69
Consolidación y Desconsolidación	Entre bodega Nº 7 y 8	4.218,91
Para Rayos X	Entre bodega Nº 23 y 24	962,00
Carga Peligrosa	Nº 1, 2, 3	4.265,44

La licitación para la concesión de la terminal de granos y multipropósito, fue emitida en 1998, y se adjudicó a Andipuerto Guayaquil S.A, con derechos exclusivos para la manipulación de carga de grano, también conocido como granel. El terminal también puede operar carga general y contenedores. Se



encuentra situado en el interior del puerto principal de Guayaquil llamado “Puerto Nuevo”, que es el canal de acceso que utilizan todos los buques destinados a Andipuerto (Andipuerto, 2014).

La concesionaria Andipuerto cuenta con la siguiente infraestructura:

Terminal Granelero:

<b>Muelles</b>	<b>Longitud (m)</b>	<b>Calado (m)</b>
Nº 1D	155	10

Equipos:

<b>Ubicación</b>	<b>Tipo</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Capacidad</b>
Muelles	CucharasHidráulicas	7	3 de 6m³; 3 de 10 m³, y 1 de 12m³
	CicharasMecánicas	4	
	Tolvas	5	1 de 40m³ y 4 de 20m³
Transferencia	CabezalesOttawas	8	32 Ton.
	Bañeras - Volquetas	5	35 Ton.
	Plataformas	6	40 Pies
Bodegas	SuccionadorasNeumáticas	2	8 Tm/h
	Auto Elevadores - Montacargas	14	Desde 3 hasta 25 Tons.
	Clamps	4	3.5 Ton.
	ElevadoresPortátiles	4	
	CargadoresFrontales	5	Caterpillar Modelo 938G II



	Minicargadores	5	Cat y Bobcat Modelo 287B y 242B
	Tractores	4	Cat Modelo D5G/LGP
	Ensacadoras	8	

### Almacenaje:

Tipo de Carga	Bodegas	Área (m²)
Multipropósito	Delta	4.278,00
	Delta 2	3.864,00
	Delta 3	1.122,00
	Delta 4	918,00
	Echo	5.040,00
	Echo 2	5.040,00
	Fox	9.072,00
	Golf	9.504,00
	Hotel	9.072,00
	Juliet	8.000,00
	Duomo y Anexo	8.300,00

Tipo de Carga	Tanques	Cantidad	Capacidad
GranelesLíquidos	Metálicos	3,00	3200 Ton.



		1,00	240 Ton.
--	--	------	----------

Tipo de Carga	Silos	Cantidad	Capacidad
Graneles Sólidos	Metálicos	3,00	6000 Ton.
		2,00	450 Ton.

Inarpi S.A, es un terminal portuario privado; fue concesionado en julio del 2006. Sus principales servicios son: almacenaje de contenedores, almacenaje de carga suelta, servicio de estiba y desestiba (Terminal Portuario de Guayaquil Inarpi S.A, 2014).

El terminal portuario multipropósito Fertisa, se encuentra al sur sobre el Estero del muerto, al final de la Av. Don Bosco; en la actualidad Fertisa opera con un muelle de 300 metros de longitud y 50.000 m<sup>2</sup> de patios, que permite atender el manejo de importaciones y exportaciones. Se caracteriza por poseer flexibilidad, por ser el único terminal portuario con un muelle tipo cerrado (tablestacado) en Ecuador. Sus servicios son varios: estiba y desestiba, operaciones de descarga recepción y despacho, servicio personalizado de asesoría y control, cuenta con tres áreas de stacking de contenedores, recepción de mercadería en el muelle, báscula electrónica (Fertisa, 2014).

En Julio de 2002 nace Naportec, como operador portuario autorizado por la Dirección General de Marina Mercante; antes esta empresa se llamaba Dole, que tuvo sus inicios en febrero 14 de 1980 en el sector naviero. En 1995 deja de ser armador y agencia naviera para convertirse en operador portuario de carga. Sus servicios incluyen movilización de carga seca y refrigerada en contenedores, el almacenamiento, carga, descarga y monitoreo de contenedores de importación y exportación. Actualmente opera en



Bananapuerto, cuyas instalaciones están ubicadas en la Av. Los Angeles, isla Trinitaria de Guayaquil, con un área de 120.000m<sup>2</sup> (Naportec, 2014).

Por último, pero no menos importante, el terminal portuario Trinipuerto, ubicada en la Isla Trinitaria, en la calle Hamburgo y Av. Los Ángeles, sus actividades empezaron el 26 de Julio de 1995, que consisten en todo tipo de carga al granel, carga suelta o ensacada, ya sea en productos vegetales o minerales. Es la más antigua de todos los demás operadores portuarios; cuenta con un muelle de 125 m de largo, apto para recibir embarcaciones de hasta 210 m de eslora, una área de almacenamiento descubierta, bodegas con una capacidad nominal de 140.000 toneladas métricas, área de patios. La profundidad junto al muelle es de 11.5 metros en marea alta y de 9.5 metros en marea baja (ASOTEP, 2014).

El Presidente de la Cámara de Comercio de Guayaquil, Eduardo Peña Hurtado (Agosto 2013), asegura que la capacidad instalada por los seis operadores portuarios, son suficiente para manejar el número actual de la movilización de contenedores, además es enfático en que no tendrá problemas ni en el corto, ni en el mediano plazo, si el canal de acceso es dragado de manera adecuada.

Peña (2013), compara al puerto marítimo de Guayaquil con otros puertos internacionales, él menciona, el dragado del canal de acceso tiene 93 km de longitud, y hasta hoy no ha sido impedimento para que el Puerto se desarrolle de manera importante, tal como muchos otros importantes puertos que tienen largos canales de acceso, como Hamburgo, Amberes, Vancouver entre otros.

En cuanto a la instalación portuaria se puede mencionar que existe una gran infraestructura de muelles para acoderar y varias grúas para carga y descarga, vías de acceso, patios para guardar contenedores, instalaciones eléctricas para refrigerar aquellos contenedores que lo requieran, espacios para aduanas, funcionarios aduaneros, espacio para aforo físico y otros para consolidación de carga (Peña, Agosto 2013, pp 4).



Para el desarrollo y funcionamiento de actividades, brindadas por el puerto marítimo de Guayaquil, ha sido necesaria una cuantiosa inversión en infraestructura, gestión de servicios, innovación de tecnología y talento humano. Cubriendo las necesidades de transporte logístico marítimo de mercancía importada y exportada, provocando de esta manera fuentes de trabajo, movimiento económico, desarrollo de la zona y una infinidad de resultados positivos.

### **2.1.2 Calidad en el servicio portuario.**

Cuando se habla de calidad, se refiere a la eficiencia y eficacia que tiene el Puerto para satisfacer las necesidades de quienes utilizan y se benefician de este medio.

Los factores que inciden en este servicio son la agilidad de repuesta, sistema integral, teniendo en consideración la productividad, confiabilidad y la seguridad de la carga movilizada. Es un conjunto integral, que se fusiona total y completamente, lo que hace posible la apertura a brindar un buen servicio.

La modernización del Puerto se ha venido dando desde el año de 1996, para el mejoramiento operacional y administrativo con nueva infraestructura y tecnología, que con lleva a mantener estándares de calidad y competitividad comercial a nivel internacional. Como por ejemplo:

- Servicios portuarios en beneficio de los usuarios, mediante el concesionamiento de los mismos a la empresa privada.

El Puerto Marítimo de Guayaquil está concesionado a la empresa Contecon Guayaquil S.A. En el manual de servicios portuarios en el año 2013, define a servicio como “el conjunto de actividades asumidas y prestadas por el Concesionario por delegación de APG en las condiciones establecidas para el efecto en el contrato. Estos corresponden a los servicios básicos y servicios especiales”.



Servicios Básicos que realiza la concesión:

- Uso de muelle por las Naves (TMN )
- Transferencia de Contenedores Llenos (TTC), Ship to gate
- Transferencia de Carga General (TTG), Ship to gate
- Transferencia de Carga Banano (TTB), Ship to gate
- Almacenaje de Contenedores (TAC)
- Almacenaje de Carga General en Patios (AG1)
- Almacenaje de Carga General no Contenedorizada en Bodegas (AG2)
- Almacenaje de Carga General no Contenedorizada en Bodegas

Especiales (AG3)

- Transferencia de Contenedores Vacíos (TTV)
- Reestiba de Contenedores (REE)
- Pesaje de Vehículos (TPE)
- Consolidación/Desconsolidación de Contenedores (CFS)
- Conexión y Energía a Contenedores Refrigerados (Reefers) (TRF)
- Operaciones para Aforo o Inspección de Contenedor (AFC)
- Operaciones para Aforo o Inspección de Carga General no contenerizada

(AFG)

- Porteo de contenedores (TPC)
- Porteo de Carga General (TPG)
- Recepción / Despacho Contenedores (RDC)
- Recepción / Despacho Carga General (RDG)
- Tarifa de Uso de Facilidades por Remolcadores (TMR)

Servicios especiales que realiza Contecon Guayaquil S.A.:

- Amarra y desamarra a medios de transporte terrestre
- Almacenaje contenedores vacíos (CGSA).
- Almacenaje contenedores trasbordo.
- Almacenaje de carga general no convencional en patios.
- Almacenaje de carga general no convencional en bodegas.
- Almacenaje de carga general no convencional en bodegas especiales.



- Almacenaje de contenedores en patios especiales.
- Almacenaje de vehículos.
- Colocación de sellos.
- Conexión/desconexión unidad clip on o gen set.
- Conexión/desconexión de contenedores refrigerados a bordo de la nave.
- Conexión de red de agua dulce.
- Clasificación.
- Despaletizaje.
- Desconsolidación de furgones.
- Embarque, desembarque y tránsito de pasajeros.
- Etiquetado/desetiquetado contenedores/ carga imo.
- Fuera de norma.
- Inventario de vehículos.
- Limpieza de contenedor.
- Manipuleo pontones / tapas de bodega.
- Manipuleo contenedores en terminal.
- Medición de bultos.
- Operación para aforo o inspección de carga no convencional fraccionada.
- Operación para aforo o inspección de vehículos.
- Operación de inspección de carga de banano.
- Otorgamiento de certificados y/o copias.
- Paletizaje.
- Porteo de carga general no convencional.
- Pesaje de contenedor.
- Pesaje carga general.
- Planificación para operaciones de proyecto
- Porteo de carga (banano).
- Pre-enfriado de contenedores refrigerados (reefers):
- Provisión y colocación de sellos.
- Provisión de equipos, materiales, personal.
- Provisión de personal (técnico).



- PTI inspección de contenedores refrigerados.
- Recepción o despacho de carga general no convencional.
- Recepción o despacho de vehículos (provenientes/ destinados A buques carreros.
- Reestiba de carga suelta en bodega.
- Reestiba de carga suelta vía muelle.
- Reestiba de vehículos.
- Servicio de utilerías varios.
- Suministro de agua dulce.
- Transferencia de contenedores de trasbordo.
- Transferencia de carga general de trasbordo
- Transferencia de carga general (ship to yard o yard to ship).
- Transferencia de carga general (hook to hook).
- Transferencia de carga general no convencional (hook to hook).
- Transferencia de vehículos de buques carreros (ro/ro).
- Transferencia de carga general no convencional (ship to gate o gate to ship).
- Transferencia de carga general no convencional (ship to yard o yard to ship).
- Transferencia de carga general no convencional de trasbordo.
- Transferencia de contenedores llenos (ship to yard O yard to ship).
- Transferencia de contenedores vacíos (ship to yard O yard to ship).
- Traslado de unidades
- Trincada de carga general no convencional.
- Uso de batea de emergencia.
- Uso de batea de emergencia carga IMO.
- Uso de infraestructura para vehículos terrestres de abastecimiento de naves.

Por otra parte, el Puerto Marítimo de Guayaquil, también se encuentra concesionado por Andipuerto Guayaquil S.A. desde el año 1998, que se ocupa de brindar un servicio completo especializado en el transporte marítimo de



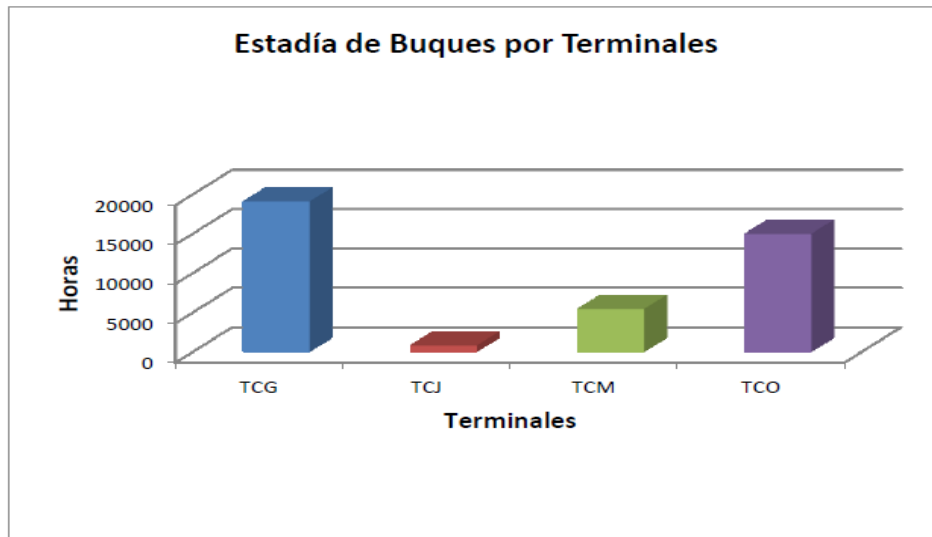
generales, piezas pesadas y cargas de proyectos, cargas consolidadas, cargas completas de contenedores (FCL) y carga menos de contenedores (LCL); cuenta con su propia infraestructura en almacenaje y distribución directa de la carga de entrada, incluyendo servicio puerta a puerta, recepción y entrega; así como la carga de exportación con destino de origen en cualquier parte del Ecuador. Cuenta con un sistema de información, a través de su red informática controla y mantiene informado a sus clientes sobre los aspectos de ejecución y coordinación de los empaques desde el origen hasta el destino, como también de la preparación de documentos, reservas rápidas y programación.

➤ Eficiencia operacional, en un menor tiempo de estadía de las naves en muelle, mayor número de naves arribadas y movimiento en el comercio exterior.

De acuerdo con la información de la APG, para el año 2012, del total de horas muelles disponibles, en los terminales de carga general existió una ocupación promedio de 44%; en el caso de los terminales de graneles y multipropósito, la ocupación fue más alta, de orden del 62% y los terminales de contenedores mostraron una ocupación promedio de 43%. Lo cual indica que existe una sustancial capacidad no utilizada especialmente en lo relativo a los terminales de carga general y de contenedores, lo cual significa que puede haber un significativo crecimiento en el manejo de carga en el puerto de Guayaquil sin que se requiera para ello una ampliación física en el corto y mediano plazo.



**Gráfico # 1. Estadía de Buque por Terminales**  
**(Año: 2012)**



**Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), estadísticas portuarias acumuladas 2012**

Según los datos estadísticos anuales que analiza la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en el año 2012, al Puerto ‘Libertador Simón Bolívar’, arribaron 983 naves a la Terminal Portuaria de Guayaquil, en comparación a todo el Sistema Portuario Nacional con un total de 3.465. El Puerto de Guayaquil continuó siendo el puerto que más afluencia en tráfico internacional tuvo en ese mismo año.



**Tabla # 1. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas al  
Sistema Portuario Nacional  
(Número de unidades)  
Año: 2012**

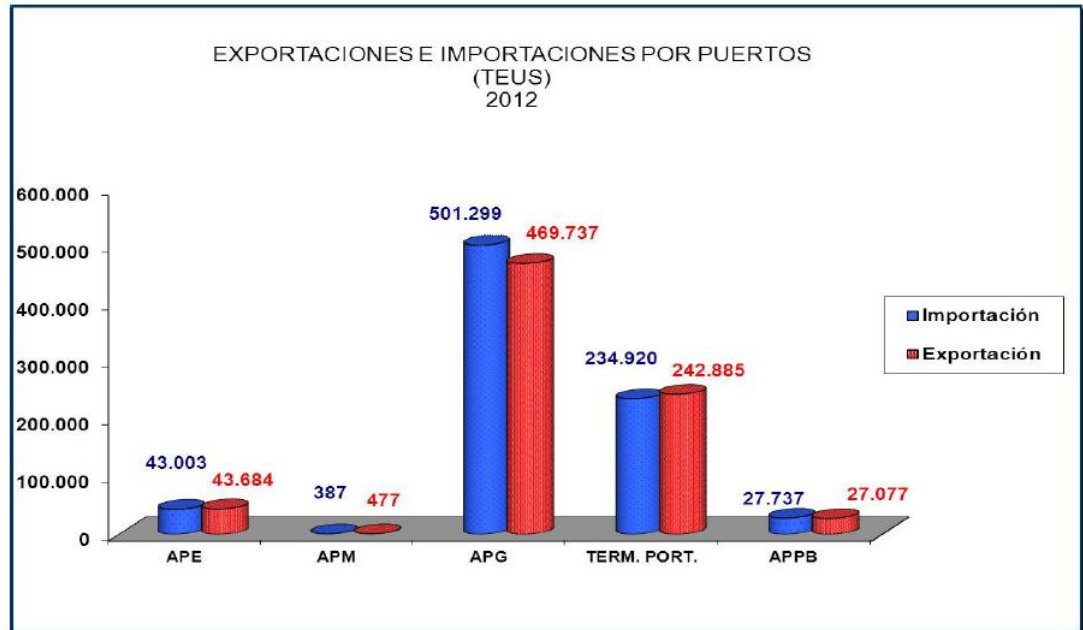
<b>PUERTOS</b>	<b>2012 (UNIDADES)</b>
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	312
Autoridad Portuaria de Manta	378
Autoridad Portuaria de Guayaquil	983
Terminales Portuarios Habilitados <sup>(1)</sup>	722
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	381
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	345
Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad	266
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	78
<b>TOTAL</b>	<b>3.465</b>

**Fuente: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012.**

Según los datos estadísticos anuales que analizó la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial; en el año 2012, fue la que mayor número de contenedores movilizó en el comercio exterior: en importación movilizó 501.229 TEU's y en exportación movilizó 469.737 TEU's. El Puerto de Guayaquil, es el Puerto de contenedores por excelencia en el Ecuador, ningún otro Puerto tiene la capacidad o el equipamiento o sirve directamente a un mercado que justifique su desarrollo a nivel de la Perla del Pacífico.



**Gráfico # 2. Carga Movilizada en Contenedores en el Sistema Portuario Nacional (TEU's)**  
**Año: 2012**



**Fuente: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP, Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012.**

➤ Simplificación de los trámites administrativos.

El servicio prestado también consiste en simplificar los trámites administrativos y en esta era globalizada, una herramienta fundamental es la tecnología, que agiliza el proceso administrativo. Por medio de esta herramienta tecnológica, se puede acortar distancia y efectuar los trámites sin demora de tiempo.

Por esta razón, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, implementó un nuevo sistema informático aduanero ECUAPASS, el cual reduce considerablemente los tiempos en los procesos de comercio exterior, con un sistema electrónico, para dar beneficios a los operadores del Comercio Exterior, en el despacho con pago garantizado. El objetivo de este producto es agilizar el



proceso de nacionalización de mercancías importadas, permitiendo el retiro de estas sin necesidad de cancelar los tributos por cada importación, sino difiriendo el pago efectivo de tributos, reduciendo tiempos y costos para el importador; volviendo más eficientes sus procesos (SENAE, 2014).

Otro servicio indispensable es el monitoreo constante de la marea, y el control operacional de la navegación de buques, realizado por el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR).

➤ Áreas portuarias conservadas en su ecosistema en excelentes condiciones bajo el lema: "Aguas Limpias Y Aire Puro" (APG, 2014).

El puerto Marítimo de Guayaquil, se suma a la iniciativa de gestión ambiental para mejorar el ecosistema, por ello su campaña 'Aguas Limpias y Aire Puro', que consiste en conservar aéreas en condiciones puras e intactas.

Además la existencia de Código IMDG, que es el Código Internacional de Mercancías Peligrosas, que se estableció a nivel mundial, en el cual obliga a tener unos estándares de alta calidad para los contenedores que trasladen mercadería peligrosa, con el objetivo de proteger al ser humano y al medio ambiente.

## **2.2 Actividad Portuaria como Mecanismo Logístico de Exportación e Importación.**

Han transcurrido 50 años desde la construcción del Puerto Marítimo de Guayaquil 'Libertador Simón Bolívar', y desde antes de su asentamiento portuario, Guayaquil ya era un ente de rutas comerciales y ente económico para el país.

La Página oficial de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, indica que en la ciudad de Guayaquil se encuentra el puerto principal de la República del Ecuador, a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior no petrolero,



y principalmente a través del uso de contenedores, que maneja el Sistema Portuario Nacional.

Las gestiones operativas diarias que realiza el terminal portuario, son lo que llevan a mantener un equilibrio integral y unificado para el desarrollo de este mecanismo logístico de exportación e importación.

### **2.2.1 Los productos Exportados e Importados en el Comercio Exterior Marítimo.**

En la actualidad, según los datos estadísticos del Banco Central del Ecuador, el Ecuador importa más de lo que exporta.

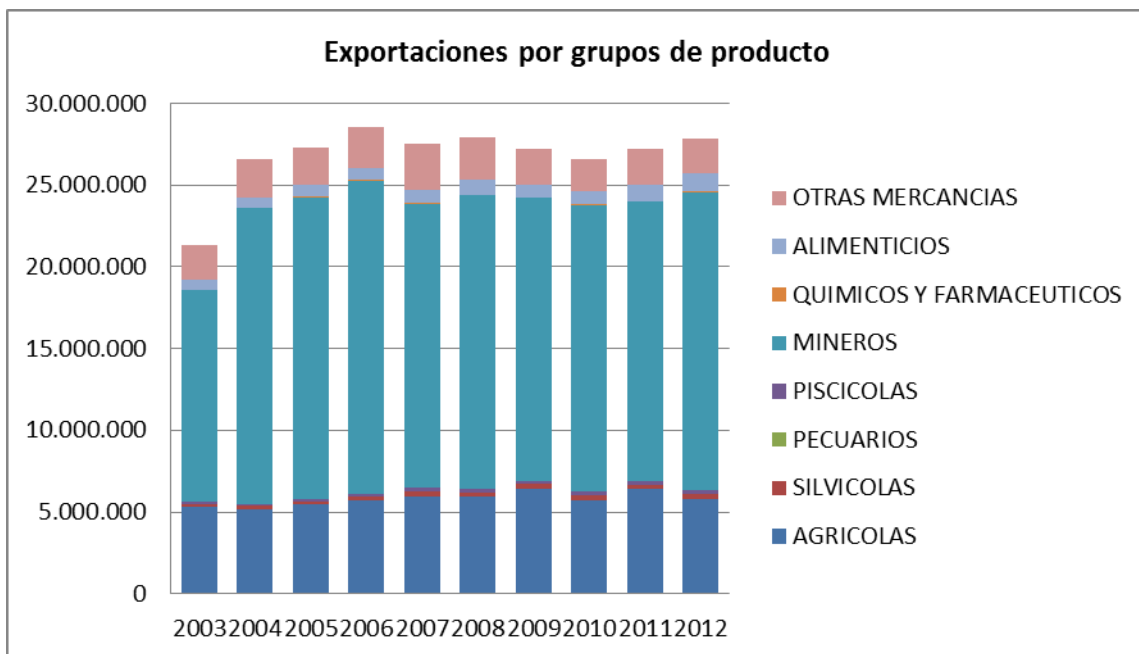
La vía marítima, es un medio de transporte utilizado y de gran impacto en la economía del País ya que es el principal medio de comercialización con el resto del mundo.

En el siguiente gráfico se puede apreciar datos estadísticos, arrojados por el Banco Central del Ecuador (2013), sobre las exportaciones por grupo de producto que realiza el Ecuador vía marítima.



**Gráfico # 3. Exportación por grupos de productos  
(Toneladas)**

**Año: 2003-2012**



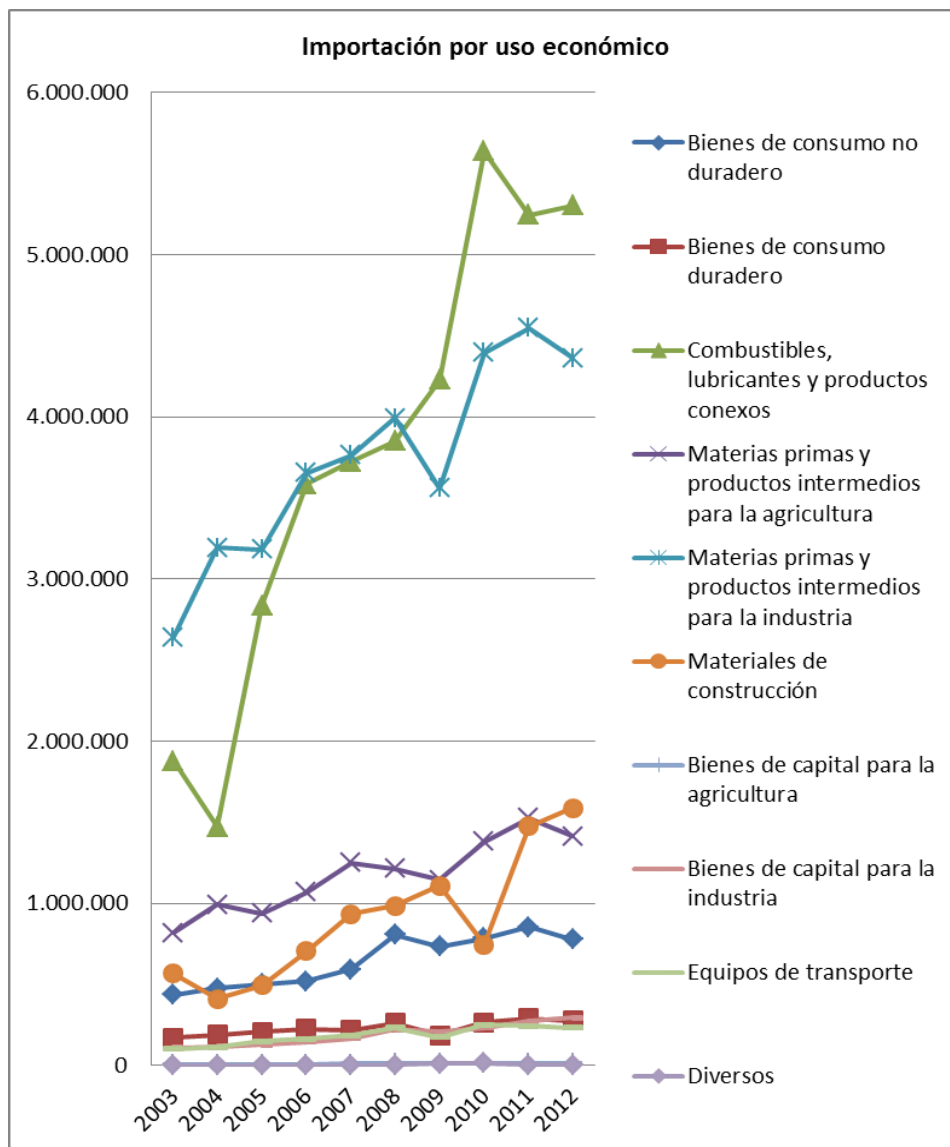
**Fuente: Banco Central del Ecuador (2013).**

En el próximo cuadro se observa las importaciones por uso económico, desde el año 2003 hasta el año 2012. El mayor rubro que ha presentado el Ecuador durante estos 10 últimos años el mayor crecimiento en importación ha sido el combustible, lubricantes y productos conexos, seguido por el rubro de materias primas y productos intermedios para la industria, el tercer lugar le sigue materias primas y productos intermedios para la agricultura y el último rubro es diverso que en el año 2012, solo importó 4.359 toneladas.



### Gráfico # 4. Importación por usos económico (Toneladas)

Año: 2003-2012



Fuente: Banco Central del Ecuador (2013).

El Puerto Marítimo de Guayaquil, exporta e importa grandes cantidades de mercadería y moviliza el 57% de la carga de importación y el 72% de la exportación del comercio exterior. Los productos que exporta la provincia del Guayas y sus alrededores, hace que exista una aglomeración económica en



esta zona geográfica considerando así que la mayor fortaleza del Puerto de Guayaquil es su hinterland (zona geográfica de influencia económica de un puerto), cuyos principales productos son banano, camarón, cacao, entre otros (Brito, 2013).

La siguiente tabla muestra datos estadísticos de los principales productos de exportación no petroleros, como el banano y plátano, café y elaborados, camarón, cacao y elaborados, atún y pescado y productos no tradicionales desde el año 2003 hasta el 2012, con la variación anual de cada producto, que exporta el Ecuador hacia el resto del mundo, Cada uno de estos productos ha aumentado en su exportación anual. De los cuales el más exportado es el banano y plátano con 5.195.777, en el año 2012.

**Tabla # 2. Exportaciones de los principales productos  
(Toneladas)  
Año: 2003-2012**

Año	Banano y plátano	Café y elaborados	Camarón	Cacao y elaborados	Atún y pescado	No tradicionales	TOTAL
2003	4.763.867	27.329	56.864	89.765	34.764	1.671.226	4.972.589
2004	4.700.965	31.298	67.812	91.818	32.324	1.565.897	4.924.217
2005	4.848.939	34.874	92.033	105.295	42.136	1.881.211	5.123.277
2006	4.958.039	31.679	117.399	99.968	44.074	2.205.018	5.251.159
2007	5.288.236	30.046	127.704	94.849	56.821	2.409.187	5.597.656
2008	5.360.007	26.909	129.938	106.507	61.344	2.351.744	5.684.704
2009	5.728.298	41.045	136.295	143.980	82.809	2.698.867	6.132.427
2010	5.156.070	38.536	151.336	133.523	88.361	2.109.993	5.567.825
2011	5.667.958	55.806	187.391	182.194	72.486	2.377.469	6.165.836
2012	5.195.777	51.715	209.029	172.882	85.158	2.569.131	5.714.561
<b>Tasas de variación</b>							
2003	9,5	31,0	24,3	23,6	-10,3	12,0	9,9
2004	-1,3	14,5	19,3	2,3	-7,0	-6,3	-1,0



2005	3,1	11,4	35,7	14,7	30,4	20,1	4,0
2006	2,2	-9,2	27,6	-5,1	4,6	17,2	2,5
2007	6,7	-5,2	8,8	-5,1	28,9	9,3	6,6
2008	1,4	-10,4	1,7	12,3	8,0	-2,4	1,6
2009	6,9	52,5	4,9	35,2	35,0	14,8	7,9
2010	-10,0	-6,1	11,0	-7,3	6,7	-21,8	-9,2
2011	9,9	44,8	23,8	36,5	-18,0	12,7	10,7
2012	-8,3	-7,3	11,5	-5,1	17,5	8,1	-7,3

Fuente: Banco Central del Ecuador (2013).

### 2.2.2 Tráfico portuario.

La carga y tráfico portuario marítimo guardan una estrecha relación con el comercio exterior. La actividad de una zona portuaria depende de su competitividad y la facilidad con la que cuenta para el manejo de mercadería.

El volumen de movimiento en mercadería de exportación e importación es lo que define el tráfico portuario de un puerto.

La siguiente tabla muestra la cantidad de movimiento de carga de tráfico internacional, medidos en TEU's, que trasladó la Autoridad Portuaria de Guayaquil, durante un lapso de tiempo de 10 años, desde el año 2003 hasta el año 2012.

Se puede observar que ha existido un crecimiento de movimiento de carga portuaria desde el año 2003 hasta el 2012. En el último año, el movimiento de tráfico fue de 971,036 TEU's, con una variación porcentual del 3%, de un año a otro. Este cuadro resume en la cantidad del comercio exterior: exportación e importación y el porcentaje de crecimiento, realizadas desde la APG. El comportamiento descrito estaría sustentado en el hecho de que a pesar de la crisis financiera mundial que se agudizó entre los años 2008 y 2010. La terminal portuaria de Guayaquil pudo sostener e incluso aumentar su movimiento



gracias a la demanda de importaciones generada por la expansión de inversión principalmente pública en el país, así como el crecimiento de las exportaciones no tradicionales que se evidencia a partir de año 2009.

**Tabla # 3. Evolución del Movimiento Portuario de Carga de Tráfico Internacional del APG  
(TEU's)  
Años: 2003 – 2012**

AÑOS	CARGA		TOTAL	% VARIACION
	Importación	Exportación		
2003	...	...	468.599	
2004	265.122	251.435	516.557	10%
2005	289.227	278.831	567.608	10%
2006	314.836	288.857	603.693	6%
2007	311.003	286.619	597.622	-1%
2008	293.989	272.206	566.195	5%
2009	316.281	293.246	609.527	8%
2010	357.743	335.746	693.489	14%
2011	484.397	460.947	945.344	36%
2012	501.299	469.737	971.036	3%

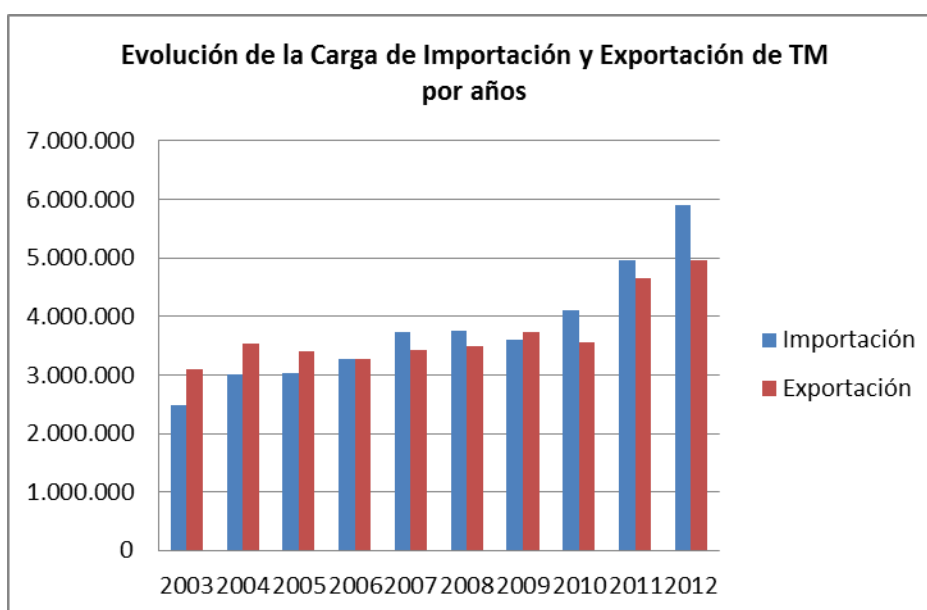
**Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012. Elaboración propia.**

El siguiente gráfico demuestra la carga de exportación e importación que ha acumulado la APG, desde el año 2003 hasta el 2012, en donde se puede observar que ha existido un crecimiento en el comercio exterior. En los primeros años se observa que la exportación es mayor a la importación, como en el caso del 2003 en donde la exportación fue de 3.102.583 y la importación fue de 2.482.926. En el 2012, último año analizadó, la exportación fue de 4.960.400 y



la importación 5.903.967, pero el total de ambos rubros fue de 10.864.367, con un crecimiento del 13% desde el año 2011 al 2012.

**Gráfico # 5. Carga de Exportación e Importación APG  
(Cantidad en Unidades)  
Años: 2003 – 2012**



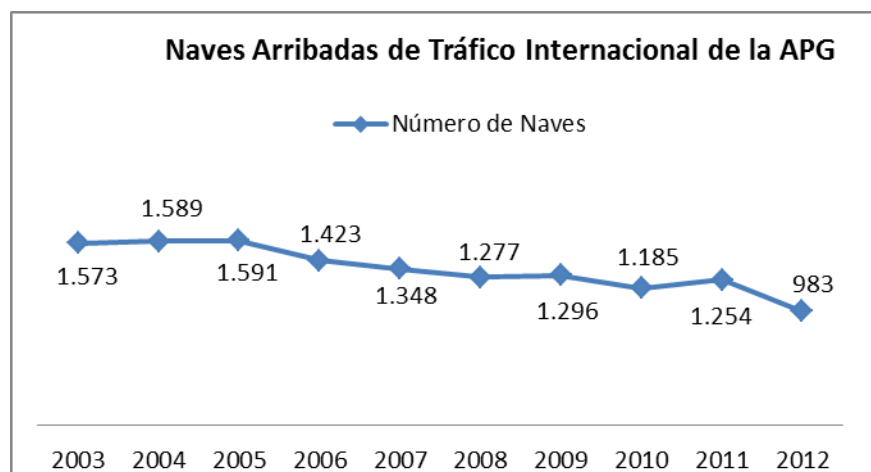
**Fuente: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012. Elaboración propia.**

El tráfico marítimo no solo consiste en el movimiento de carga, sino también en el número de naves que arriban al terminal portuario.

Este gráfico muestra el número de naves que arribó a la terminal portuaria desde el año 2003 hasta el 2012. Estos datos estadísticos demuestran que durante estos 10 últimos años ha habido una reducción del número de naves de tráfico internacional que arribaba al Puerto de Guayaquil. Por ejemplo, en el último periodo de análisis (2011- 2012) descendió de 1.254 a 983 el número naves de tráfico internacional que tránsito por la zona portuaria de Guayaquil, lo cual pudiera deberse al uso cada vez mayor de buques portacontenedores de mayor capacidad.



**Gráfico # 6. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas a la APG,  
según su TPM  
(Número de Unidades)  
Años: 2003 - 2012**



**Fuente:** Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
**Boletín anual:** estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012. Elaboración propia.

### **2.2.3 Tipo de Carga.**

El Puerto en la cadena de transporte es considerado el eslabón que une diferentes modos de transporte, para facilitar el tránsito de las mercancías entre su origen y destino (SENA, 2006).

El Puerto principal transporta diferentes tipos de carga, entre estos están: carga general, contenedorizada, sólidos y líquidos. Que son gestionados por las dos concesionarias: Contecon y Andipuerto.

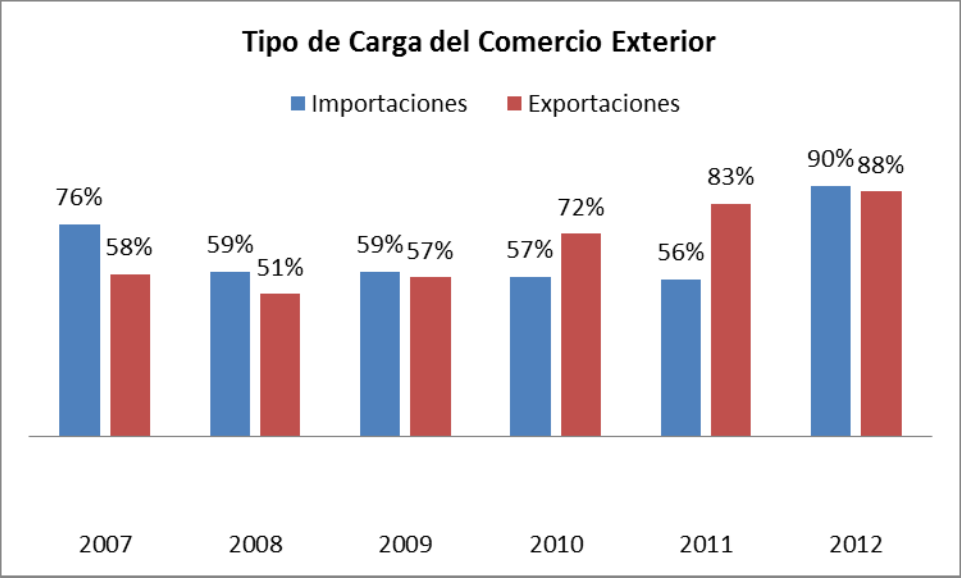
A pesar de haberse solicitado a las fuentes relevantes datos estadísticos sobre el movimiento de tipo de carga en el comercio exterior únicamente ha sido posible analizar los datos públicos disponibles desde el año 2007 hasta el 2012 que muestran:

Una rápida transición hacia el manejo contenerizado de carga, que en el comercio de importación pasó de un 70% en el año 2007 a aproximadamente un 90% en el año 2012, mientras que en las exportaciones en cambio aun es



más dramático pasando de un 58% de carga contenerizada en el año 2007 y en el año 2012 el porcentaje es de 88%.

**Gráfico # 7. Histórico de Movimiento según el Tipo de Carga, en el Comercio Exterior: Importación y Exportación (Toneladas Métricas)**  
**Años: 2007 – 2012**



**Fuente:** Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
**Boletín anual:** estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012. Elaboración propia.



### **Capítulo 3: Puerto Marítimo, Competitividad Nacional e Internacional.**

El mundo exige cambios de manera macroeconómica, los grandes logros tecnológicos mejoran la visión futura de la infraestructura del transporte marítimo, con la realización de economía de escala, que es la integración al mundo global que cada día exige más, quienes no se modernizan a estos cambios multipropósitos de la arquitectura organizativa regional y universal, y a la dispersión espacial de la nueva era, quedará excluido de una economía integral y estructurada global (Granda, 2005).

Es relevante recalcar la importancia ciudad - puerto, para el futuro de las zonas geográficamente puerto marítimo de la región de la Costa Oeste del Pacífico Sur, que se extienden por la vía de acceso del Océano Pacífico hacia el mundo.

El puerto de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar”, es el principal puerto del Ecuador y una fuerte competencia en el entorno internacional hasta la actualidad. Es preciso mencionar que este Puerto ha sufrido grandes transformaciones en todos los ámbitos para poder competir nacional e internacionalmente.

Con los nuevos cambios que se está suscitando en el ámbito portuario nacional es preciso evaluar su historia y estimar un pronóstico del principal Puerto del País. Por este motivo, este capítulo se remontará a realizar una regresión en la historia estadística y analítica de la industria portuaria, es decir una retrospectiva de diez años atrás para observar en el lapso de este tiempo la evolución del Puerto Marítimo de Guayaquil, comparado con los otros puertos estatales del Ecuador y con otros puertos de América Latina y el Caribe con los cuales está en constante competencia portuaria.



### **3.1 Entorno Macroeconómico.**

“El aleteo de las alas de una mariposa se puede sentir al otro lado del mundo” (Lorenz, 1960).

Según Blanchard (2012), el entorno macroeconómico sirve para analizar los grandes desarrollos económicos, desde la perspectiva global, una comparación en el tiempo en que se da una expansión simultánea; en el sector a evaluar ayuda a diseñar políticas y normativas para la solución de problemas.

El comercio internacional crece a gran ritmo y este mundo globalizado, ha obligado al Ecuador a visualizar el futuro portuario y ajustarse a las nuevas medidas que exige el desarrollo marítimo, y para lograrlo, los puertos del Ecuador deben ponerse a tono con los requerimientos logístico de transporte eficiente, económico y seguro demandados por el sistema de transporte marítimo nacional y regional vinculados con la cadena productiva económica tanto interna como externa. Estos requisitos garantizan la competitividad, además, son necesarios para ofrecer a los usuarios ventajas de costo, confiabilidad, rapidez, flexibilidad en todo el proceso logístico (SENA, 2006).

El transporte marítimo además de ser el más antiguo, también es el más utilizado hasta estos días, por su gran capacidad de movilización y bajos costos; lo cual facilita la accesibilidad hacia y entre los centros de producción nacional e internacional.

Desde sus inicios, la ciudad de Guayaquil por su ubicación geográfica fue considerada como el astillero de América y hasta sus días es considerado como el Puerto principal del Ecuador, por la gran afluencia de mercadería que importa y exporta desde sus instalaciones.

El Puerto de Guayaquil, no es un ente alejado del mundo, por ello la importancia de analizar el entorno macroeconómico que genera la industria marítima portuaria. El puerto de Guayaquil tiene contacto con el resto del



mundo, a través del Océano Pacífico con rutas logísticas comerciales del transporte marítimo.

### **3.1.1 Comercio Internacional, Transporte Marítimo y Crecimiento Económico.**

La balanza comercial de Ecuador se mide en la exportación e importación. La producción nacional se afianza de los principales productos que exporta en el transporte marítimo como el cacao, camarón, banano y sus derivados, flores de piretro, harina de pescado, madera y petróleo.

La actividad asociada con el transporte causa un impacto importante en la economía global y en particular en la portuaria marítima de los lugares donde están ubicados, favoreciendo la economía nacional con la generación de empleos e ingresos al País.

En las economías abiertas como el Ecuador, donde cerca del 70% de la actividad está vinculada al comercio exterior, es también de resaltar que cerca del 90% del comercio internacional de mercancías se realizan por vía marítima. En consecuencia, el crecimiento económico se verá reflejado naturalmente en un crecimiento de las actividades portuarias y asociadas.

La siguiente tabla muestra el Producto Interno Bruto de cada País, medidos en millones de dólares corrientes, desde el año 2003 hasta el 2012. Una comparación entre los principales países portuarios que se ha elegido para demostrar su importancia en la zona geográfica; es decir las estadísticas de esta ilustración muestra el PIB de los países de Panamá, Perú, Ecuador, Chile, Colombia, y Venezuela. En donde los países más resaltantes son Venezuela y Colombia, con un PIB anual que ha incrementado, en el año 2012, Colombia tuvo un PIB de 365,40 y luego le sigue Venezuela con un PIB de 337,98 medidos en millones de dólares corrientes.



**Tabla # 4. Producto Interno Bruto por País**  
**(Millones de dólares corrientes)**

**Año: 2003 - 2012**

País/Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Panamá	12,93	14,18	15,47	17,14	19,79	23,00	24,08	24,90	30,57	34,82
Perú	61,36	69,70	79,39	92,32	107,52	129,11	130,36	157,32	117,19	200,29
Ecuador	28,41	32,65	36,94	41,71	45,50	54,21	52,02	57,98	67,43	73,23
Chile	73,99	95,65	118,25	146,77	164,32	170,74	160,86	203,44	248,43	268,28
Colombia	94,64	117,08	146,57	162,59	207,42	244,47	234,69	288,78	327,63	365,40
Venezuela	83,53	112,45	145,51	183,48	230,36	311,13	326,13	391,31	316,43	337,98

**Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales. Elaboración Propia.**

### **3.2 Globalización económica y la Evolución de los Puertos.**

La globalización económica genera cambios en todos los espacios geográficos físicos y virtuales. Y las ciudades puertos no han escapado a la transformación de la economía mundial, teniendo que reorganizarse. Estos espacios han adquirido mayor relevancia debiendo constituirse en nodos principales de articulación de las redes productivas crecientes globalizadas, variando sus características físicas y funciones administrativas – operativas, en la medida en que las formaciones económicas – sociales y las regulaciones interiores de sus países, se han modificado ante la necesidad de insertarse o mantenerse en la competitividad mundial.

Friedmann señala “el poder económico de una ciudad global está en directa relación con la productividad de la región en la cual se articula y cuando más productivo es su espacio de articulación, mayor será su poder económico” (Friedmann, 1997, pp 43).

La logística internacional se ha constituido en uno de los elementos clave en este nuevo ordenamiento económico internacional, ya que permite la conexión



entre centros de distribución, la geografía ha dejado de ser una limitación o barrera debido a los avances recientes de la logística internacional.

La buena funcionalidad del sistema de transporte marítimo, recae en los vínculos económicos entre regiones y países; circunstancias que no son lejanas del Sistema Nacional Portuario.

### **3.3 Competitividad Internacional.**

La mundialización económica engloba todos los aspectos productivos que generan ingresos a una Nación. El transporte marítimo es un ente de vital importancia de economía mercantil que une a países a través de Océanos.

Es tan importante el transporte marítimo que en cada país, existen en promedio más de tres puertos marítimos portuarios.

Por esta razón es necesaria la comparación entre el Puerto de Guayaquil (Ecuador), con otros puertos de la zona. Cuyos indicadores económicos muestran la evolución de cada uno de estos puertos. Los puertos a comparar son: Puerto Balboa (Panamá), Puerto Callao (Perú), Valparaíso (Chile), Cartagena (Colombia), y Puerto Cabello (Venezuela).

A nivel mundial, la terminal portuaria de Guayaquil, se encuentra situado entre los primeros cien puertos mundiales, en la posición 86, por su eficiencia en el movimiento de contenedores, según el ranking de los 100 mejores puertos del mundo que realizó la revista inglesa Containerisation International en el año 2012.

Mientras que a nivel regional, según el Ranking de movimiento portuario contenedorizado en América Latina y el Caribe (CEPAL) durante el año 2012, el Puerto de Guayaquil se encontró en el octavo puesto a nivel regional; entre los 80 principales puertos de contenedores que realizó la CEPAL en el año 2012 (Sánchez, 2013).



**Tabla # 5. Ranking de Puertos Internacionales 2012**

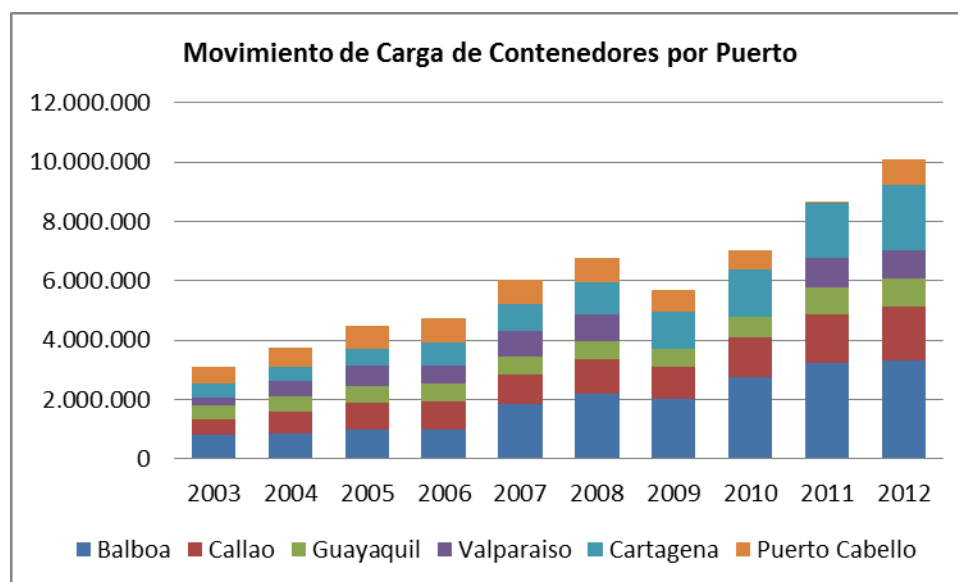
<b>RNK</b>	<b>PUERTO</b>	<b>PAÍS</b>
<b>2012</b>		
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá
2	Balboa	Panamá
3	Santos	Brasil
4	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia
5	Manzanillo	México
6	Callao (inc. DPW/ APM)	Perú
7	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina
<b>8</b>	<b>Guayaquil</b>	<b>Ecuador</b>
9	Lazaro Cárdenas	México
10	Freeport	Bahamas

**Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2013.**

A pesar de que la ubicación del Puerto de Guayaquil en el ranking regional disminuyó; los estudios realizados por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL (2012), señala que el Puerto Marítimo de Guayaquil, aumento el movimiento de carga de contenedores un 107%, entre el año 2003 y 2012. En el año 2003 el movimiento de carga fue de 625.779 TEU's y en el año 2012 su movilización de carga contenedorizada fue de 1.448.687 TEU's.



**Gráfico # 8. Movimiento de Carga de Contenedores por Puerto  
(TEU's)  
Año: 2003 - 2012**



**Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2013. Elaboración propia.**

Otro indicador económico portuario realizado por la CEPAL (2013) que ubica en buena posición competitiva al Puerto de Guayaquil con el número de naves internacionales arribadas a la APG, comparado con otros puertos como Valparaíso (Chile), Cartagena (Colombia), Callao (Perú), Puerto Cabello (Venezuela) y Balboa (Panamá). Todos estos puertos son importantes en la Costa del Pacífico, pero el de mayor relevancia es el Puerto Balboa en Panamá, en el año 2012, arribó con 350.114 miles de toneladas de peso muerto. En promedio todos estos puertos se han mantenido. Pero el Puerto de Guayaquil que se encuentra en el tercer lugar, con un promedio de 1.352, ha venido decreciendo, en el año 2003, fue de 1,573 y en el año 2012 fue 983.



**Tabla # 6. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas a la APG, según su TPM**

**(Número de Unidades)**

**Año: 2003 - 2012**

	PAÍS	Chile	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	Panamá
	PUERTO	Valparaiso	Cartagena	Guayaquil	Callao	Puerto Cabello	Balboa
AÑO	2003	1.038	86	1.573	174	1.288	186.400
	2004	1.129	88	1.589	148	1.261	186.860
	2005	1.143	100	1.591	148	1.542	195.286
	2006	1.074	120	1.423	149	1.614	211.121
	2007	1.148	121	1.348	151	1.554	231.993
	2008	1.088	111	1.277	207	1.574	252.564
	2009	1.049	113	1.296	225	1.503	273.961
	2010	1.096	109	1.254	318	1.484	288.758
	2011	1.127	109	1.185	471	1.531	306.032
	2012	1.144	110	983	498	1.618	350.114
	PROMEDIO	1.104	107	1.352	249	1.497	248.309

Fuente: CEPAL – CEPALSTAT: Base de Datos y Publicaciones Estadísticas.

### 3.4 Competitividad Nacional.

Es necesario realizar un estudio en cual se analiza todos los procesos, actividades y normativas portuarias que influyen en el aporte económico de Guayaquil y del Ecuador, que impacta a la sociedad al generar un porcentaje considerable de empleos, plazas laborales, conexiones y relaciones internacionales con países comerciales.

El Sistema Nacional Portuario está compuesto por las Autoridades Portuarias, los Puertos Especiales y Terminales Portuarios Habilitados, se encuentran detallados en el capítulo 2.

Las Autoridades Portuarias se encargan de los Puertos Estatales de todo el territorio ecuatoriano.

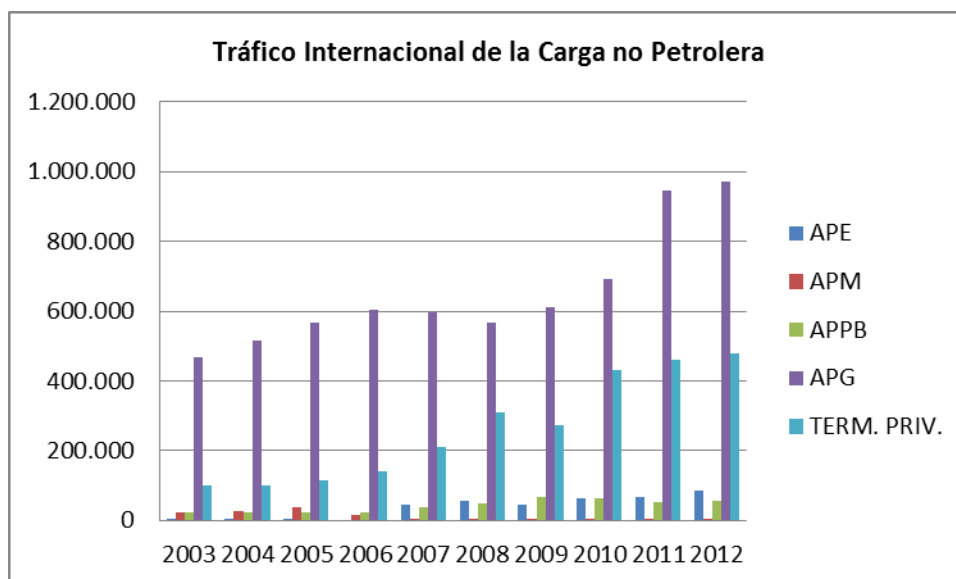
A nivel nacional existen 4 Puertos Estatales, entre ellos están: el Puerto de Guayaquil, el Puerto de Manta, Puerto Bolívar y el Puerto de Esmeraldas. Cada



uno se encarga de gestionar los productos que ingresan y salen del país, y por el lugar de ubicación ha motivado a las navieras a la transportación de ciertas mercaderías específicas.

En la siguiente ilustración se puede apreciar la evolución desde hace 10 años del Tráfico Internacional de la carga no petrolera, medidos en TEU's, que realiza cada Autoridad Portuaria, para observar el crecimiento de su puerto. Es evidente que existe una diferencia entre el Puerto de Guayaquil, con los demás puertos del Ecuador. En el último año, 2012, el Puerto de Esmeraldas movilizó 86.687, con una participación de 5,44%, el Puerto de Manta movilizó 864, con un 0,05% en participación, el Puerto Bolívar movilizó 54.814, con una participación de 3,44%, los Puerto privados movilizó 477.805, con una participación del 30,04% y finalmente el Puerto de Guayaquil movilizó 971.036, con una participación de 61,03%.

**Gráfico # 9. Tráfico Internacional de la Carga no Petrolera  
(TEU's)  
Año: 2003-2012**

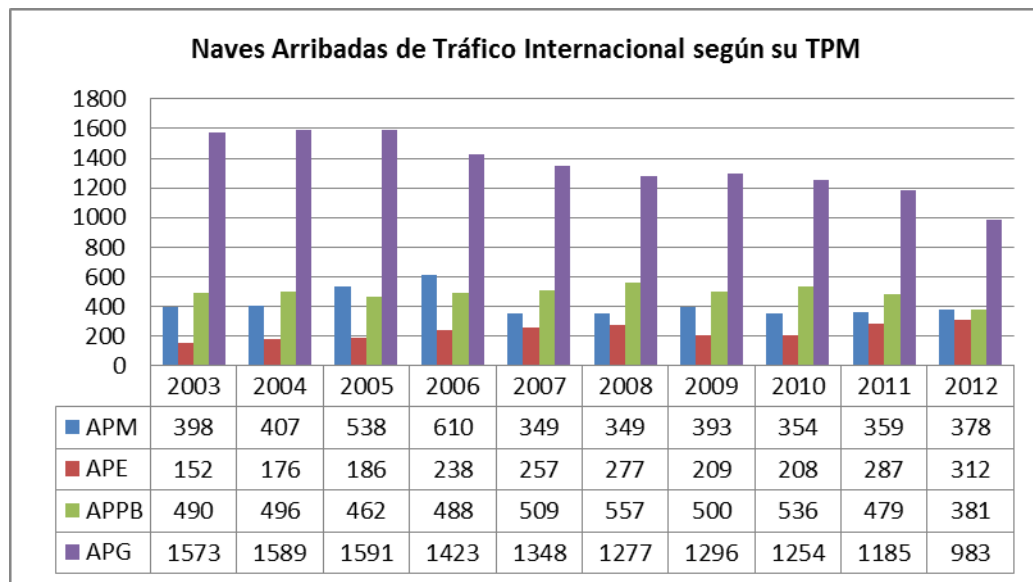


**Fuente: Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2009. Elaboración propia.**



El siguiente gráfico se puede apreciar el número de naves que arribaron del tráfico internacional según su tonelaje de peso muerto (TPM), desde el año 2003 hasta el 2012, en donde se puede observar que durante estos 10 últimos años el Puerto de Guayaquil ha tenido más afluencia de naves que los otros puertos públicos del Ecuador. Aunque si se nota que ha existido una disminución de naves en la APG, en el año 2003 el número de naves arribas fue de 1.573, mientras que el año 2012 en número de naves arribadas del tráfico internacional a la terminal portuaria de Guayaquil fue tan solo de 983.

**Gráfico # 10. Naves Arribadas de Tráfico Internacional según su TPM  
(Naves en Unidades)  
Año: 2003 - 2012**



**Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012. Elaboración propia.**

La próxima tabla demuestra la carga de importación y exportación que se han realizado en los cuatro puertos estatales del Ecuador, desde el 2003 hasta el 2012. Es notorio que en esta comparación de los cuatro puertos públicos, el Puerto de Guayaquil es el puerto que más sobresale, por ser el que mayor movimiento de carga ha gestionado en el comercio exterior, de la importación y



exportación durante los últimos 10 años. En el año 2012 importó 5.903.967 y exportó 4.960.400. Con un total de exportación e importación de 6.740.841.

**Tabla # 7. Carga de Importación y Exportación de las Autoridades Portuarias**  
**(Toneladas Métricas)**  
**Año: 2003 - 2012**

AÑO	IMPORTACIÓN			
	APM	APE	APPB	APG
2003	466,819	591,483	993,778	2,482,926
2004	424,164	660,834	76,865	3,015,130
2005	457,037	464,750	80,319	3,023,379
2006	521,217	555,646	81,219	3,272,889
2007	451,931	511,755	129,788	3,727,200
2008	597,028	767,640	94,364	3,762,421
2009	591,723	357,967	93,259	3,596,171
2010	753,791	423,579	109,702	4,110,829
2011	674,104	541,499	113,265	4,965,468
2012	706,914	662,464	120,906	5,903,967
AÑO	EXPORTACIÓN			
	APM	APE	APPB	APG
2003	130,958	170,728	1,518,476	3,102,583
2004	133,412	232,872	1,475,289	3,534,007
2005	219,321	228,416	1,346,854	3,410,916
2006	179,429	251,841	1,422,647	3,268,469
2007	134,048	228,416	1,653,538	3,418,078
2008	56,384	299,964	1,682,349	3,501,152
2009	75,434	278,569	1,704,358	3,729,047



2010	63,748	221,935	1,930,594	3,546,406
2011	48,736	315,851	1,913,994	4,662,594
2012	54,643	396,700	1,559,114	4,960,400

**Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF | MTOP,  
Boletín anual: estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012. Elaboración propia.**



## **Capítulo 4: Plan Estratégico del Gobierno Nacional, con respecto a las Reformas Portuarias 2013 – 2037.**

El movimiento económico global, altera los acontecimientos nacionales del País, por ello la importancia de reestructura nuevas medidas políticas, basado en un plan estratégico.

El Plan Estratégico de Movilidad (PEM) 2013- 2037, realizado por la consultora española Ineco, para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), es una propuesta que cuenta con ocho rubros de los cuales se verán favorecidos, el sistema de transporte nacional, incluyendo cambios en aeropuertos, carreteras, servicio público de pasajeros y regiones especiales.

Las características de esta propuesta son: construir un país con un sistema equilibrado y armónico; integral que abarca en el territorio demográfico, social, económico y geográfico; conectado a la red de integración plena de líneas y nodos; completo con los elementos de infraestructura, equipamiento y gestión; y finalmente el multimodal que integra a todos los vías de transporte como terrestre, aéreo, marítimo y fluvial.

Estos cambios también van destinados al servicio marítimo y fluvial, que implica un cambio en la zona portuaria que es una de las actividades donde se mueve la mayor influencia economía del país, debido a su cadena de valor que genera miles de empleos directos e indirectos, plazas laborales, y además de ello que da paso a la vinculación con otros país a través del comercio exterior.

La visión futura del Estado promueva un nuevo modelo de gestión para los puertos públicos del Ecuador, que tiene como objetivo modernizar el marco legal vigente complementario a la actividad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Basando en el la Constitución de la República del Ecuador (2008), según el Artículo 261, Numeral 10, establece que “El Estado central tendrá competencias



exclusivas sobre: El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos”.

Con el interés de generar oportunidades y la necesidad para que los Puertos Estatales del Ecuador no queden excluidos y mantenerse en la competencia internacional, el Gobierno Nacional de la Revolución Ciudadana ha decidido reformar el futuro de los Puertos Marítimos Públicos uno de los rubros establecidos en el PEM.

La visión futura de nuevos puertos en el escenario 2037, es que tengan una mejor ubicación geográfica y mejores recursos naturales, como un calado natural profundo. Realizando a su vez la demagógica, esto significa la unificación de áreas y la distribución de recursos económica en nuevas zonas de la Costa del Pacífico.

Según Carguaitongo (2013), analista de la firma Consulport S.A, explica que este sería un instrumento de cohesión territorial, para redistribuir recursos a través de puertos estatales. Ello en función de sus necesidades y disponibilidad económica.

Para la aplicación del PEM se establece alcanzar el punto de autofinanciamiento de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias, para lo cual se incluyen ayudas como un Fondo de Compensación Interportuario (FCI).

## **4.1 Cambios en los Puertos Marítimos Estatales.**

### **4.1.1 Puerto de Esmeraldas.**

Actualmente las instalaciones del puerto Comercial de Esmeraldas tienen un área superior a los 732 mil m<sup>2</sup> (más de 73 hectáreas) y cuenta con cuatro muelles.



De acuerdo con el Plan Estratégico, el puerto actual tendrá una ampliación con nueva dársena y muelles, ganado al mar; es decir se instalará 2 terminales de petróleos, 1 terminal de vehículos y 1 terminal multipropósitos.

Según la propuesta del PEM, el Puerto de Esmeraldas entraría en un proceso de ampliación en infraestructura y calado, entre el 2017 y el 2018. Y de acuerdo al plan estatal, se pasaría a manejar cerca de 50 millones de Toneladas Métricas (TM) en mercancía y también petróleo.

Adicionalmente, basado en el informe del PEM, se determinaría una especialización de operaciones. Esta se dedicaría a la transportación de petróleo y sus derivados y también a la de vehículos (CMAE, 2013).

#### **4.1.2 Puerto de Manta.**

Hoy en día el Puerto de Manta tiene 12 metros de profundidad y un calado que lo convierte en uno de los 4 puertos con mayor profundidad en el país.

Será uno de los primeros puertos que se readecuaría, de manera urgente, con un nuevo puerto en un nuevo emplazamiento, que aumentaría 1 terminal de contenedores, 1 terminal de petróleos y 1 terminal multipropósitos.

La propuesta es ampliar el calado de 12 a 15 metros de profundidad y contempla también una plataforma para muelles.

El Estado desembolsaría USD 70 millones. Aunque no hay fecha exacta para el inicio de la obra, el Gobierno plantea que será a fines de este año para que entre en funcionamiento en el 2015. Fecha en la cual se dará apertura a la tercera esclusa del Canal de Panamá, lo que a su vez provocará un cambio generacional de naves en el comercio exterior mundial (CMAE, 2013).

#### **4.1.3 Puerto Bolívar.**

Para el Puerto Bolívar, el Gobierno Central pretende acondicionar el puerto actual con: 1 terminal de frutas, 1 terminal de gránulos sólidos (minerales) y 1 terminal multipropósitos.



También entraría en un proceso de especialización. De acuerdo a los planes del Gobierno y a lo descrito en el PEM, se especializaría en la trasportación de frutas.

Actualmente el Puerto Bolívar tiene un calado permitido hasta 10,50 metros, y de 12,50 metros, con marea baja. En donde también existirán modificaciones es en cuestión del acceso e ingreso al Puerto, el ingreso de las naves se realiza por un corto canal de acceso de 4,5 millas náuticas con mar tranquilo por la presencia de la Isla Jambelí y con un tiempo máximo de media hora.

#### **4.1.4. Puerto de Guayaquil.**

El Gobierno Nacional, bajo el MTOP, pretende con la propuesta del PEM, especializar al Puerto de Guayaquil en un Puerto Estatal Internacional en gestión directa para cruceros, cabotaje y marina deportiva.

Y realizará un nuevo puerto, en un nuevo emplazamiento, cuyo puerto llevara el nombre de Puerto Punaes, el cual tendrá: 2 terminales de contenedores, 4 terminales multipropósitos, 2 terminales de gráneles sólidos y 1 terminal de petróleo.

El nuevo sitio de la terminal portuaria de Guayaquil, estaría entre Posorja y Chanduy, al límite con la provincia del Guayas.

Es un desafío mayor afrontar, el traslado de su lugar de ubicación y de su actividad, expreso el Presidente Rafael Correa y su sustentación de esta decisión, es con el fin de lograr que las exportaciones e importaciones sean más competitivas, con un manejo de 50 millones de toneladas de carga.

##### **4.1.4.1 Especialización del Puerto de Guayaquil.**

Conforme el PEM, los mayores cambios de los Puertos Marítimos Estatales se concentran en el Golfo de Guayaquil, ya que el Puerto de Guayaquil pasara a especializarse en: cruceros, es decir turismo; cabotaje (distribución de la mercadería al interior del país); y marina deportiva. De esta manera realizar un



nuevo puerto, que será conocido con el nombre de “Puerto Punaes”, y concentrar la Autoridad Portuaria del Golfo entre Posorja que pertenece a la provincia del Guayas y al límite de Chanduy perteneciente a la provincia de Santa Elena, en donde operara la nueva Autoridad Portuaria (MTOP, 2013).

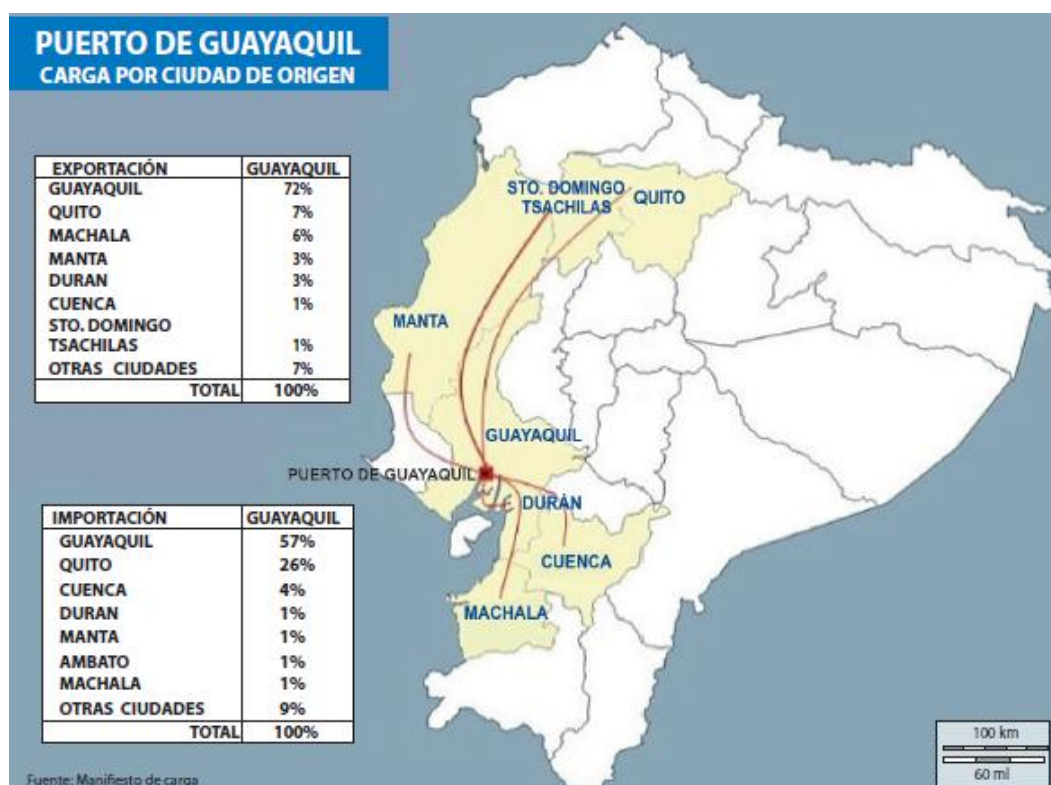
La ambición de este Plan Estratégico es convertir al nuevo “Puerto Punaes”, que se ubicara entre Posorja y Chanduy en un Hub (centro de distribución de un puerto naval a otros de menor importancia). Un plan muy ambicioso y atractivo, que para los expertos lo ven un tanto difícil, ya que toda la historia, en el presente y en un futuro cercano, el Hub de la región es el Puerto Balboa en Panamá.

De acuerdo con la historia, Guayaquil ha tenido un hinterland (zona geográfica de influencia económica) y con esta especialización, el Puerto de Guayaquil que hasta la actualidad mueve el 70% de la carga no petrolera del país dejaría de transportar las principales mercaderías que salen desde sus instalaciones, quitándole poder social, político, pero sobre todo económico, a la urbe.

El siguiente gráfico muestra la fortaleza del hinterland de la carga por ciudad de origen, medido en porcentaje de las exportaciones e importaciones que salen e ingresan desde el Puerto de Guayaquil.



## Ilustración # 2. Movimiento de Carga que se importa y se exporta desde el Puerto de Guayaquil.



Fuente: Informativo Marítimo Portuario | CAMAE (2013).

En la parte económica, afectaría en la distancia, es decir el traslado de mercadería se extendería hasta el nuevo puerto o bien los exportadores buscaría otras alternativas más cercanas como por ejemplo en el caso del banano, su segunda alternativa sería Puerto Bolívar, ya que por razones logísticas, los mayores productores de banano se encuentran en la provincia de los Ríos y el Guayas. Las consecuencias de la distancia, es que aumentaría la cadena de valores y por ende se elevaría el costo del transporte, además de que el trayecto de viaje también se extendería el número de horas.

Otro sector que se verá afectado es el personal que trabaja en el Puerto de Guayaquil, según los datos, en la actualidad existen 2.800 personas que tienen un trabajo directo en el puerto, más las 2.000 plazas laborales como las empresas aseguradoras, proveedores de equipos y las 92 agremiadas en el



organismo; sin contar los empleos indirectos que genera, como por ejemplo los transportistas, estibadores, los clientes que exportan e importan y los comerciantes informales que no tienen un trabajo formal como los que trabajan para aforar, desaduanizar, o vigilar la carga.

#### **4.2 Calado del Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil.**

La globalización obliga a los Naciones a adaptarse a los nuevos cambios económicos mundiales. Al existir mayor demanda de traslado de mercancía por la vía marítima, las grandes industrias navieras, ha decidido realizar economías de escala y para ello están expandiendo la capacidad de los buques en donde puedan transportar mayor carga. Al aumentar la capacidad de los barcos, también exige que los Puertos Marítimos tengan un mayor calado (profundidad que alcanza la superficie del agua sobre el fondo) aproximadamente de 11 metros, para llegar hasta las instalaciones de los puertos.

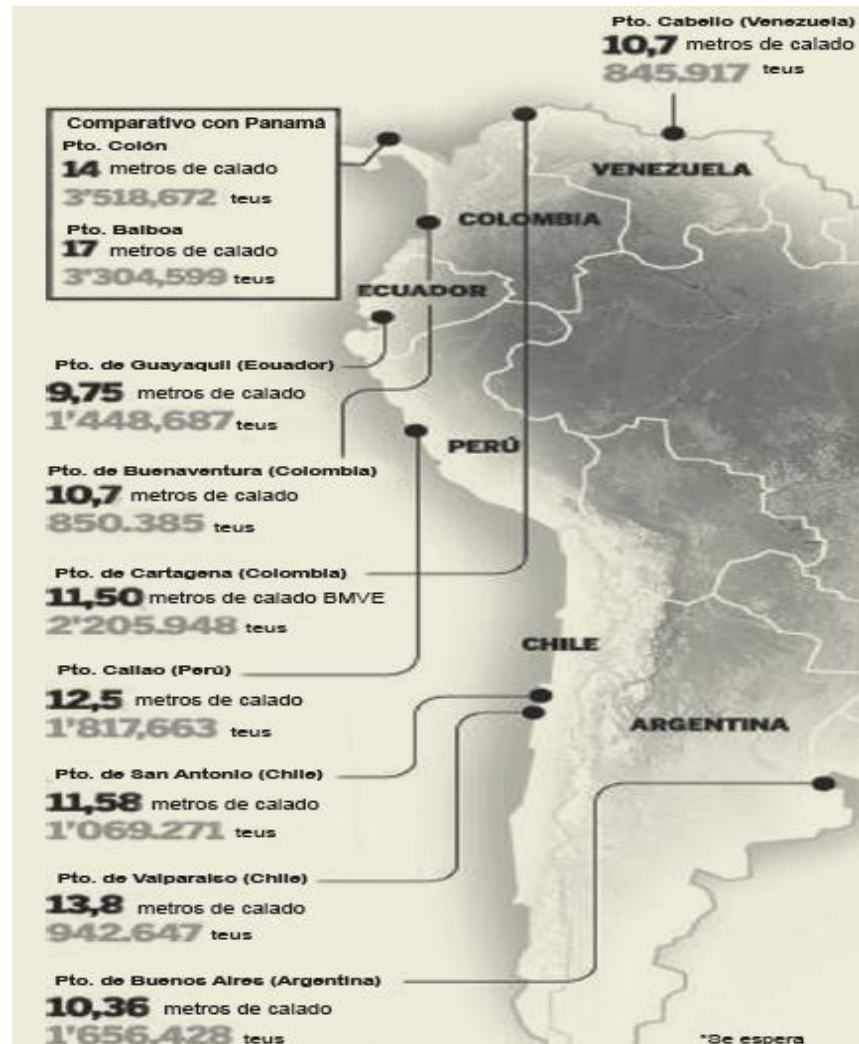
El canal de acceso para llegar hasta el Puerto de Guayaquil tiene un calado de 9.60 metros, es decir que ya no permite el ingreso de las nuevas embarcaciones que exige el mundo global.

En la actualidad el canal de acceso al Puerto de Guayaquil solo permite el acceso a barcos de un calado de 8.20 metros, en marea baja y un máximo de 9.75 metros. Y por ser el puerto principal del Ecuador, que atrae la mayor cantidad de naves. Es de suma urgencia que se realice el dragado (limpiar las sedimentación concentrada en una proporción de agua) de los “goles” (rocas que impiden el ingreso de buques) a la entrada del canal que no permite el acceso a los grandes barcos. Lo primordial y según el estudio realizado por la APG, la ejecución al dragado debe de ser a 11 metros en marea baja y 13 metros en marea alta; lo cual prestara un servicio a la mayoría de los buques de mayor calado e incluso podrán ingresar los buques pospanamax que operan en Sudamérica.



Abajo una ilustración que muestra una comparación entre los principales puertos de Sudamérica y América Central, que demuestra los metros de profundidad de calado de cada puerto y el movimiento en TEU's.

### Ilustración # 3. Calado de los Puertos de Sudamérica y América Central.



Fuente: CEPAL y Empresas Portuarias de los Países.

Según la ilustración, a pesar de que el Puerto de Guayaquil es el que menor calado tiene, con 9,75 metros de profundidad; de todos los demás puertos, es uno de los más importantes en la movilización de carga, medidos en TEU's.



## **Capítulo 5: Metodología a Investigar.**

El método de investigación es una guía, que tiene como objeto el enfoque de los objetivos de la investigación.

“Método sintético, es un proceso mediante el cual se relacionan hechos aparentemente aislados y se formula una teoría que unifica los diversos elementos” (Rodríguez, 2005, pp 30).

“El Método analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos” (Ruiz, 2006).

Mario Bunge (2000), distingue entre ciencias formales y fácticas. Las primeras como la lógica y la matemática, emplean fórmulas analíticas que pueden convalidarse mediante el análisis racional. Las segundas, que el autor divide en ciencias naturales y culturales, utilizan además formulas sintéticas, que tienen que convalidarse también en su contrastación frente a la realidad (pp 19-20).

Para el desenvolvimiento de esta tesis, se utilizará el método de análisis y síntesis ya que ambos procesos son complementarios y útiles para el enfoque de la investigación. Los dos métodos son valiosos porque permiten conocer la realidad. El análisis maneja criterios y juicios con respecto a las variaciones de la economía de producción exportada e importada dentro del puerto; el aporte más importante del análisis, es poder identificar la relación causa-efecto entre los elementos que fluctúan en la influencia de la comercialización de productos de exportación e importación durante los últimos diez años a analizar. En cuanto a la síntesis, permite simplificar los datos estadísticos del análisis de la economía del puerto marítimo de Guayaquil.

El método a consumir, son dos procesos que separan el objeto de estudio en dos partes y una vez comprendida la esencia, construir un todo.



El enfoque que contiene este trabajo es mixto, ya que contiene ambos enfoques, el cualitativo porque se trata de entender a un sector económico y social de una población, es decir, estudiará la economía del sector portuario en Guayaquil, el empleo de esta sociedad; y el enfoque cuantitativo continuo que trata de analizar los datos estadísticos que arrojan dentro de cada lapso de tiempo para observar a detalle la evolución o balance de la economía del puerto marítimo de Guayaquil.

Las instituciones que proporcionan información meritoria para el desenvolvimiento de la investigación son las entidades públicas como por ejemplo el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), El Banco Central del Ecuador (BCE), La Cámara de Comercio de Guayaquil (CCG), La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), La Agencia de Desarrollo Regional Económico de Guayaquil (ADREG), La Cámara Marítima del Ecuador (CAMA), Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), etcétera.

El enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o una serie de investigaciones para responder un problema de investigación (Hernández, Fernández & Baptista, 2006).

Para este estudio se valora la habilidades de los programas informáticos, y dado que se va a desarrollar cuestionarios a expertos, lo más adecuado es la utilización de un conceso de datos cualitativos, es decir interpretar las respuesta de los expertos y evaluar qué respuesta es el más relevante, ya que esto permitirá llegar a un resultado de alternativas de respuestas de los encuestados, con el objetivo de analizar e interpretar dando un soporte de peso a esta investigación.

Las técnicas de investigación a desarrollarse son:

La primera técnica de investigación a efectuarse es la investigación documental, del Puerto Marítimo de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar”,



ubicado al sur de la ciudad de Guayaquil; para ello se contará con la recopilación de la historia y toda su trascendencia hasta la actualidad, basado en documentos históricos que denoten datos importantes, para su posterior análisis, entre ellos está los primeros inicios como astillero y todo los sucesos legendarios que han dado pie a la evolución del puerto en todos sus aspectos como servicios, procesos y normativas que la Autoridad Portuaria de Guayaquil ha realizado para el funcionamiento de este establecimiento y la funcionalidad de la concesión portuaria, como por ejemplo la infraestructura, equipo portuario, mecanismo, movimiento comercial, el marco normativo, la gestión, y procedimientos que se realizan dentro de la terminal marítima.

Para la amplificación del tema; la investigación documental se ejecutará por un método descriptivo - analítico, lo que se pretende es describir el detalle de los procesos históricos, actividades y normativas del mecanismo logístico marítimo; analizar datos estadísticos económicos de la terminal portuaria de Guayaquil y por último la influencia de reformas legales determinadas por el actual gobierno.

La segunda técnica para el perfeccionamiento de la investigación es el método delphi abreviado, que consiste en la realización de un cuestionario a expertos; este método permite absorbe de una manera muy precisa información valiosa, de parte de las personas eruditas en el tema, que son personas que tienen conocimiento sobre los movimientos económicos de puerto, su gestión, infraestructura, normativas, en fin; además de que conozca y tenga desarrollo empírico de la cuestión a estudiar; sea capaz de aportar su opinión sobre las disputas de la resoluciones del gobierno nacional.

Según Galán (2009) el cuestionario, es la comunicación interpersonal establecida entre el investigador y el sujeto de estudio a fin de obtener respuestas escritas a los interrogantes planteados sobre el problema propuesto.

Los candidatos apropiados para el cuestionario son: Sr. Javier Hrycaniuk, Director de Operaciones CONTECON S.A (Encuestado # 1); Ing. Vicente



Armijos, Analista Logístico de Mediterranean Shipping Company (Encuestado # 2); Ing. Max Galarza Hernández, Gerente de Línea Naviera (Encuestado # 3); Ab. Ricardo Valero Macías, representante de la comisión de Aduanas (Encuestado # 4); Eco. Jorge Moran, Representante de la consultora Morán López y Asociados (Encuestado # 5); Ing. Christian Parra, General Manager OPACIF (Encuestado # 6); y por último la Ing. Iliana González, Directora de asociación de terminales portuarios privados del Ecuador (Encuestado # 7)

Se utilizara un cuestionario estructurado, en donde se asegura la elaboración uniforme de las preguntas para todos candidatos a ser cuestionados, con facilidad de administrar y evaluar objetivamente las respuestas; cuya ventaja es centrarse en preguntas claras y objetivas, sin desviación del tema. Además es muy útil para el diseño de recolección de datos y el consenso de respuestas.

“El objetivo de este procedimiento es el de agrupar numéricamente los datos que se expresan en forma verbal, para poder luego operar con ellos como si se tratara, simplemente, de datos cuantitativos” (Mogollón, 2013).

Modelo del Cuestionario:

1.-Cuál considera ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:

a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?

b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?

2.- Desde la perspectiva económica ¿qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?

3.- ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique.



4.-De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique.

5.-De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.

### **5.1 Codificación de respuestas.**



Preguntas	Respuestas de Expertos							Consenso
	Encuestado 1	Encuestado 2	Encuestado 3	Encuestado 4	Encuestado 5	Encuestado 6	Encuestado 7	
1. Cual considera Ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:								
a. ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?	Mercado Nacional		Mercado Nacional	Mercado Nacional			Mercado Nacional	Mercado Nacional
b. ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?		Mercado Regional			Mercado Regional	Mercado Regional		
2. Desde la perspectiva económica ¿Qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?	Importante	No importante	Importante	No importante	No importante	No importante	Importante	No importante
3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique	Seguridad, Competitividad y Responsabilidad Social Corporativa	Ecología, Tiempo Operacional, Estándares internacionales	Tiempo Operacional, Infraestructura	Tiempo Operacional, Capacidad TEU's,	Tiempo Operacional, Servicio complementarios	Seguridad, Infraestructura	Tiempo Ocupacional, Capacidad de TEU'S	Tiempo Ocupacional
4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿Qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique	En función del hinterland	Centro logístico multimodal regional	Centro logístico multimodal	Turismo y Cabotaje	Turismo, Exportación agroindustrial	Turismo y Cabotaje	Centro logístico multimodal	Turismos y Exportación Agroindustrial
5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.	Concesión	Cluster especializado	Concesión	Cluster especializado	Cluster especializados	Concesión	Cluster especializados	Cluster especializado



## CONCLUSIONES

- De acuerdo a la investigación realizada para este trabajo, se puede concluir según los documentos históricos, que argumentan instituciones nacionales como la APG, BCE, SPTMF, MTOP y las instituciones internacionales como las CEPAL, Containerisation International; que el Puerto de Guayaquil ha sido y hasta la actualidad sigue siendo el Puerto principal del Ecuador durante los últimos 10 años por su actividad en el comercio exterior, con un porcentaje de crecimiento en un 83%, además tiene una gran competitividad internacional ubicándose entre el ranking de los 100 principales puertos del mundo en el movimiento de contenerización.
- La fortaleza del Puerto de Guayaquil es su hinterland, es decir zona geográfica de influencia económica; desde y hasta el Puerto de Guayaquil se exporta e importa para las ciudades aledañas a esta urbe, por ejemplo desde Guayaquil se exporta el 72%, seguido de Quito con el 7%, Machala con el 6%, Manta y Duran con el 3%, Cuenca y Santo Domingo de los Tsachilas el 1% y el acumulado de otras ciudades exportan el 7%; mientras que las importaciones que ingresan por el puerto de Guayaquil van hacia Guayaquil con el 57%, Quito con el 26%, Cuenca el 4%, Duran, Manta, Ambato, Machala con el 1% y el acumulado con otras ciudades es del 9%; generando miles de empleos directos e indirectos que existen, en la actualidad laboran dentro del Puerto de Guayaquil 2.800 personas.
- Es necesaria la realización del calado del acceso al Puerto de Guayaquil, pues si no se realiza pronto, la terminal portuaria perderá su futura capacidad operacional, lo que perjudicaría a la ciudad y al país en su desarrollo económico.



- La consecuencia de las nuevas reforma portuaria de Gobierno Nacional sobre la decisión de la especialización del Puerto de Guayaquil, le quitará un gran poder político, social y económico, por otro lado, existirá el crecimiento económico, y social en otras zonas de la Costa del Pacífico del territorio ecuatoriano, esto se evidencia en las respuestas de los expertos.
- Acorde a la visión futura de convertir al Puerto Punaes en un Hub, es decir, la ubicación de un puerto como eje o centro de distribución en relación a otros puertos de menor tamaño relativo; lo convertirá en uno de los puertos principales del Pacífico sur por su posición estratégica en las rutas de la flota marítima internacional y promoverá el comercio internacional con Asia que es un gran mercado en desarrollo.
- Según el Plan Estratégico de Movilidad 2013 - 2037, Ecuador debería llegar a ser un país único, integral y multimodal que se comunicará por medio de redes de todas las vías de transporte logístico.



## RECOMENDACIONES

- Se recomienda que se realice un dragado para aumentar el calado del canal de acceso al Puerto de Guayaquil en la zona de los “goles”, a mar abierto y que se de mantenimiento para mantener la limpieza de los sedimentos, de esta manera se extenderá la vida operativa en el mediano plazo.
- Para la especialización de cruceros en Guayaquil que se va a dar según el Plan Estratégico de Movilidad; la autoridad designada debe de impulsar la nueva infraestructura, la creación de nuevos atractivos turísticos y el surgimiento de nuevos operadores turísticos, además de dar comodidad y seguridad al turista; así como ampliar la promoción a nivel internacional para que sea viable esta propuesta.
- Para mantener la relevancia y la viabilidad del Puerto de Guayaquil; es esencial que se emprenda la búsqueda e implementación de nuevas actividades productivas que generen el crecimiento económico y demande el uso de servicios logísticos y portuarios.
- Se recomienda proponer nuevas formas de asociación que hagan factible la integración de los operadores portuarios, quienes ya poseen significativa experiencia y recursos al desarrollo del sistema portuario de Guayaquil actual y/o de los nuevos puertos oceánicos que lo complementen.



## BIBLIOGRAFÍA

Almagro-Gorbea, M. (1995). La navegación prehistórica y el mundo atlántico. Universidade da Coruña. ISBN: 88-88301-13-8. pp. 20 Recuperado de: [http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/2183/9340/1/CC-013\\_art\\_1.pdf](http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/2183/9340/1/CC-013_art_1.pdf)

Andipuerto S.A (s.f.). *Infraestructura*. Recuperado de [www.andinave.com/andipuerto.htm](http://www.andinave.com/andipuerto.htm)

Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador – ASOTEC S.A (s.f.). *Trinipuerto*. Recuperado de <http://www.asotep.org/miembros.html>

Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG. (s.f.) *Historia del Puerto: Galeria de fotos*. Recuperado de <http://www.apg.gob.ec/institucional/historia>

Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG. (s.f.). *Estadísticas portuarias acumuladas 2012*. Recuperado de [http://www.apg.gob.ec/files/apg\\_file\\_03142013\\_172046\\_i282\\_c2.pdf](http://www.apg.gob.ec/files/apg_file_03142013_172046_i282_c2.pdf)

Avilés Pino, E. (2012). *Enciclopedia del Ecuador: Academia Nacional de Historia del Ecuador*. Recuperado de <http://www.encyclopediadelecuador.com/temasOpt.php?Ind=1357&Let=>

Banco Central del Ecuador – BCE (s.f.). Comercio Exterior: *Exportaciones por grupos de productos*. Capítulo 3. Recuperado de <http://www.bce.fin.ec/frame.php?CNT=ARB0000841>

Banco Central del Ecuador – BCE (s.f.). Comercio Exterior: *Exportaciones de los principales productos*. Capítulo 3. Recuperado de <http://www.bce.fin.ec/frame.php?CNT=ARB0000841>

Banco Central del Ecuador – BCE (s.f.). Comercio Exterior: *Importación por uso económico*. Capítulo 3. Recuperado de <http://www.bce.fin.ec/frame.php?CNT=ARB0000841>



Bazán, K. (Enero 2000). Historia y Cultura de la Ingeniería Civil: El canal de Panamá una obra de Ingeniería y su Historia. *Revista de Obras Públicas*. N° 3.394. Recuperado de: [http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/2000/2000\\_enero\\_3394\\_05.pdf](http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/2000/2000_enero_3394_05.pdf)

Blanchard, O. (2012). Macroeconomía. Madrid: Pearson Educación. 5.ª edición. ISBN: 9788483227886.

Brito Marín, E. (Agosto, 2013). CAMAE. *Informativo Marítimo Portuario: Puerto de Guayaquil, su mayor fortaleza es su hinterland*. Recuperado de <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Julio/Articulo/Articulo.pdf>

Bunge, M. (2000). *La investigación científica: su estrategia y su filosofía*. México D.F. (REF/007/B9424in).

Cámara Marítima del Ecuador - CAMAE (2013). *Informativo Marítimo Portuario: Cambios a la vista en puertos*. Recuperado de <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Septiembre/Articulo/Articulo.pdf>

Carguaitongo (2013, 18 Agosto). Un plan estratégico de movilidad incluye 8 áreas. *Diario El Comercio*. Recuperado de [http://www.elcomercio.com.ec/politica/Guayaquil-Puerto\\_de\\_Guayaquil\\_0\\_976702390.html](http://www.elcomercio.com.ec/politica/Guayaquil-Puerto_de_Guayaquil_0_976702390.html)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (s.f.). *Ranking de Movimiento Portuario Contenedorizado*. Recuperado de <http://www.eclac.org/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (s.f.). *Número de Naves de Tráfico Internacional arribadas a la AP, según su TPM*. Recuperado de



Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. (s.f.). *Ranking Movimiento Portuario Contenedorizado*. Recuperado de <http://websie.eclac.cl/infest/ajax/cepalstat.asp>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. (s.f.). *Producto Interno Bruto (PIB)*. Recuperado de <http://cig.ec/archivos/file/Indicadores%20Economicos/Indicadores%20Enero.pdf>

Constitución de la República del Ecuador (2008). Capítulo cuarto: Régimen de competencias, Art. 261, N° 10. Recuperado de [http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf)

Contecon Guayaquil S.A – CGSA (2013). (s.f.) *Infraestructura y Equipamento*. Recuperado de <http://www.cgsa.com.ec/infraestructura-y-equipamento/equipamento-de-muelle.aspx>

Contecon Guayaquil S.A. - CGSA (Enero, 2013). (s.f.). *Manual de Servicios Portuarios*. Versión 6. PP 9. Recuperado de <http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/Manual-Servicios-2013.pdf>

Economía | El Universo. (26 de Agosto, 2013) (s.f.). Puertos privados esperan decisión sobre su futuro. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2013/08/26/nota/1347291/puertos-privados-esperan-decision-sobre-su-futuro>

Fertisa (s.f.). *Servicios*. Recuperado de <http://www.terminalfertisa.com/v2/multi.php>

Fossey, J. (2012). Top 100 Port 2012. *Revista Containerisation International*. Pp3. Recuperado de [http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci\\_top100ports2013/](http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2013/)



- Friedmann, John (1997). *“Futuros de la ciudad global. El Rol de las Políticas Urbanas en la Región Asia – Pacífico”*. EURE, Vol. XXIII, N0 70, pp 39 -57. Pontificia Universidad Católica de Chile – Instituto de Estudios Urbanos. Santiago de Chile.
- Fun-Sang Cepeda, M. (2010). *Factibilidad y urgente necesidad del Puerto de aguas profundas para Guayaquil*. (Tesis de Grado, Universidad Politécnica). Recuperado de <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/14521>
- Galán, A. M. (2009). Metodología de la Investigación: La entrevista en investigación. Recuperado de <http://manuelgalan.blogspot.com/2009/05/la-entrevista-en-investigacion.html>
- Granda, J. (Noviembre, 2005). CEPAL. *Serie Recursos Naturales e Infraestructura, Ciudades Puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. ISBN: 92-1-322787-6. Santiago de Chile.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2006). Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill.
- Instituto Nacional de Estadística y Censo - INEC (Noviembre 2010) (s.f). *El VII Censo de Población y VI de la vivienda*. Recuperado de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/resultados/>
- Instituto Oceanográfico de la Armada - INOCAR (s.f.). *Sistema de Navegación y Control Operacional*. Recuperado de [www.inocar.mil.ec](http://www.inocar.mil.ec)
- Lorenz, E. (1960). *Teoría del Caos y Efecto Mariposa*. Recuperado de <http://www.um.es/docencia/barzana/BIOGRAFIAS/Biografia-Edward-Lorenz.php>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP (2013). *Plan Estratégico de Movilidad – PEM*. Recuperado de [http://issuu.com/elciudadano\\_ec/docs/1.-plan\\_estrat\\_gico\\_de\\_movilidad/6?e=2009973/3092837](http://issuu.com/elciudadano_ec/docs/1.-plan_estrat_gico_de_movilidad/6?e=2009973/3092837)



Mogollón, G. (2013). Clases dictadas en la Unidad de Titulación: material de trabajo.

Naportec (s.f.). *Servicios*. Recuperado de [www.dole.com.ec](http://www.dole.com.ec)

Peña Hurtado, E. (Agosto 2013). El Puerto de Guayaquil. *Revista Comercio. Cámara de Comercio de Guayaquil*. PP 4. Recuperado de <http://www.lacamara.org/website/attachments/article/734/RevistaAgosto2013.pdf>

Rodríguez Moguel, E. (2005). *Metodología de la Investigación: La creatividad el rigor del estudio y la integridad son factores que transforman al estudiante en un profesionalista de éxito*. Villahermosa, Tab. C.P. 86090. ISBN 968-5748-66-7.

Ruiz, L. R. (2006). *Historia y Evolución del Pensamiento Científico*. ISBN-13:978-84-690-6369-9. Nº de Registro: 07/44311. Recuperado de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/257/7.1.htm>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA (s.f.). Plataforma Aduana de Ecuador. Recuperado de [http://www.todocomercioexterior.com.ec/aula-virtual/index.php?option=com\\_guru&view=guruprograms&layout=view&Itemid=112](http://www.todocomercioexterior.com.ec/aula-virtual/index.php?option=com_guru&view=guruprograms&layout=view&Itemid=112)

Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA (2006) (s.f.). *Caracterización Ocupacional de los Servicios Portuarios*. ISBN: 978-958-15-0147-2. Colombia.

Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF (s.f.). *Boletín Anual: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012*. Recuperado de [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/08/SPTMF\\_Boletin\\_Estadistico2012.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/08/SPTMF_Boletin_Estadistico2012.pdf)

Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF (s.f.). *Boletín Anual: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2009 y 2012*.



Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF (s.f.). *Boletín Anual: Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2009*. Recuperado de [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF\\_Boletin\\_Estadistico2009.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/SPTMF_Boletin_Estadistico2009.pdf)

Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) | MTOP. Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012. Carga de Importación y Exportación de las Autoridades. Recuperado de [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/08/SPTMF\\_Boletin\\_Estadistico2012.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/08/SPTMF_Boletin_Estadistico2012.pdf)

Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF). Estadísticas Portuarias y de Transporte Acuático 2012. Naves Arribadas de Tráfico Internacional según su TPM. Recuperado de

Suez Canal Authority (s.f.). *Suez Canal History*. Recuperado de: <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=8>

Terminal Portuario de Guayaquil Inarpi S.A (s.f.). *Infraestructura y equipos*. Recuperado de <http://2154.ec.all.biz/en>



## **GLOSARIO**

Astilleros.- Lugar donde se construyen y reparan buques.

Bajamares.- Nivel más bajo que alcanza el agua del mar durante la marea baja.

Cabotaje.- Distribución de la mercadería al interior del país.

Calado.- Profundidad que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Concesionamiento.- Otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una administración pública o empresa a otra, generalmente privada.

Dragar.- Limpiar el fondo de los ríos, puertos y zonas navegables de arena, piedras y otros materiales.

Goles.- Zona donde se ubican primeras boyas del acceso al canal de navegación hacia el puerto de Guayaquil, se caracteriza por un fondo rocoso de bajo calado que limita el acceso de grandes embarcaciones.

Hinterland.- Zona geográfica de influencia económica de un puerto.

Hub.- Ubicación de un puerto como eje o centro de distribución en relación a otros puertos de menor tamaño relativo.

Istmo.- Es una franja estrecha de tierra que une, a través del mar, dos áreas mayores de tierra.

Pleamares.- Nivel más alto que alcanza el agua del mar durante la marea alta.

Sedimento.- Materia que, habiendo estado suspensa en un líquido, se posa en el fondo por su mayor gravedad.



## ANEXOS

Las siguientes tablas, corresponden a los gráficos expuestos en los capítulos de este trabajo de titulación:

**Tabla # 1. Estadía de Buque por Terminales  
(Año: 2012)**

<i><b>Terminal</b></i>	<i><b>Horas</b></i>	<i><b>Promed.Ocupac.</b></i>
TCG TERMINALES CARGA GENERAL	19,115.00	44%
TCJ MUELLES COMPARTIDOS	832.13	
TCM TERMINALES GRANELES Y MULTIPROPOSITOS	5,462.45	62%
TCO TERMINALES DE CONTENEDORES	15,007.43	43%
<b>TOTAL</b>	<b>40,417.41</b>	<b>46%</b>

Fuente: Estadísticas portuarias acumuladas 2012 | APG.

**Tabla # 2. Carga Movilizada en Contenedores en el Sistema Portuario  
Nacional  
(TEU's)  
Año: 2012**

<b>PUERTOS</b>	<b>TOTAL (TEU's)</b>		<b>TOTAL (TEU's)</b>	<b>PARTICIPACIÓN PORCENTUAL</b>	
	Importación	Exportación		Importación	Exportación
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	43.003	43.684	86.687	5,3%	5,6%
Autoridad Portuaria de Manta	387	477	864	0,0%	0,1%
Autoridad Portuaria de Guayaquil	501.299	469.737	971.036	62,1%	59,9%
Terminales Portuarios Habilitados <sup>(1)</sup>	234.920	242.885	477.805	29,1%	31,0%
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	27.737	27.077	54.814	3,4%	3,5%
<b>TOTAL</b>	<b>807.346</b>	<b>783.860</b>	<b>1.591.206</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP.



**Tabla # 3. Exportación por grupos de productos  
(Toneladas)  
Año: 2003-2012**

Productos \ Años	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AGRICOLAS	5.342.737	5.199.678	5.445.601	5.706.954	5.975.303	5.926.799	6.400.279	5.731.302	6.383.066	5.775.191
SILVICOLAS	151.224	159.337	214.639	229.496	306.593	283.500	298.778	311.982	243.040	296.861
PECUARIOS	11.889	7.616	7.088	8.444	6.186	4.086	1.687	4.441	5.754	2.577
PISCICOLAS	92.748	106.826	137.868	162.655	185.547	192.452	220.752	242.586	263.617	296.861
MINEROS	12.949.255	18.115.897	18.419.774	19.143.599	17.368.502	17.972.195	17.271.888	17.448.803	17.057.484	18.171.705
QUIMICOS Y FARMACEUTICOS	61.608	40.878	45.933	80.136	66.523	42.542	53.431	67.900	57.589	78.490
ALIMENTICIOS	597.421	592.772	700.482	714.567	813.321	866.388	788.922	798.815	991.292	1.069.728
OTRAS MERCANCIAS	2.081.728	2.350.620	2.284.723	2.463.944	2.814.705	2.649.789	2.165.654	1.960.808	2.235.304	2.153.454

**Fuente: Banco Central del Ecuador - BCE (2013).**



**Tabla # 4. Importación por uso económico  
(Toneladas)  
Año: 2003 - 2012**

Grupos económicos / Años	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bienes de consumo no duradero	437.314	474.476	502.963	519.358	591.875	805.198	733.754	784.250	853.343	778.291
Bienes de consumo duradero	170.271	189.051	207.237	224.921	218.963	263.320	186.524	266.215	290.872	274.985
Combustibles, lubricantes y productos conexos	1.877.929	1.470.863	2.836.911	3.584.231	3.722.631	3.849.606	4.227.005	5.638.545	5.244.520	5.301.618
Materias primas y productos intermedios para la agricultura	818.057	990.183	938.776	1.067.951	1.248.671	1.212.481	1.143.390	1.378.812	1.526.737	1.414.195
Materias primas y productos intermedios para la industria	2.640.905	3.191.961	3.183.165	3.653.693	3.761.992	3.992.801	3.559.094	4.394.441	4.548.907	4.362.400
Materiales de construcción	565.754	411.709	494.822	704.549	935.417	985.764	1.109.288	744.163	1.473.534	1.587.786
Bienes de capital para la agricultura	8.008	8.234	8.387	8.336	10.056	14.245	16.042	13.256	14.126	15.226
Bienes de capital para la industria	108.090	114.896	128.708	146.799	168.290	222.518	205.943	232.120	272.157	295.240
Equipos de transporte	101.296	114.250	148.191	163.953	185.594	231.089	175.932	251.173	244.284	232.397
Diversos	104	175	213	140	215	2.565	10.367	13.495	5.067	4.359

**Fuente: Banco Central del Ecuador - BCE (2013).**



**Tabla # 5. Carga de Exportación e Importación APG  
(Cantidad en Unidades)  
Años: 2000 – 2012**

AÑO	APG		% CRECIMIENTO
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	
2003	2.482.926	3.102.583	5%
2004	3.015.130	3.534.007	17%
2005	3.023.379	3.410.916	-2%
2006	3.272.889	3.268.469	2%
2007	3.727.200	3.418.078	9%
2008	3.762.421	3.501.152	2%
2009	3.596.171	3.729.047	1%
2010	4.110.829	3.546.406	10%
2011	4.965.468	4.662.594	26%
2012	5.903.967	4.960.400	13%
<b>TOTAL</b>	<b>37.860.380</b>	<b>37.133.652</b>	<b>83%</b>

**Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP. Elaboración Propia.**

**Tabla # 6. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas a la APG,  
según su TPM  
(Número de Unidades)  
Años: 2003 - 2012**

AÑOS	Número de Naves
2003	1.573
2004	1.589
2005	1.591
2006	1.423



2007	1.348
2008	1.277
2009	1.296
2010	1.185
2011	1.254
2012	983

**Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP. Elaboración Propia.**

**Tabla # 7. Histórico de Movimiento según el Tipo de Carga, en el Comercio Exterior: Importación y Exportación (Toneladas Métricas)  
Años: 2007 - 2012**

IMPORTACIONES					
AÑO	TIPO DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
2007	637.829	2.154.233	895,32	39.818	2.831.880,00
2008	770.008	2.215.455	727.794	49.164	3.762.421,00
2009	582.306	2.118.128	867.031	28.705	3.596.170,00
2010	791.959	2.354.292	929.522	35.055	4.110.828,00
2011	839.727	2.783.388	1.308.442	33.911	4.965.468,00
2012	401.482	3.731.354	14.503	5.487	4.152.826,00
EXPORTACIONES					
AÑO	TIPO DE CARGA				TOTAL
	GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
2007	1.428,97	1.989.105	0,00	0,00	3.418.078
2008	1.715.675	1.785.477	0,00	0,00	3.501.162
2009	1.606.008	2.123.037	0,00	0,00	3.729.045



2010	959.721	2.538.340	43,8	4.545	3.502.650
2011	736.599	3.875.223	50.772	0	4.662.594
2012	612.013	4.347.535	51	0	4.959.599

Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP. Elaboración Propia.

**Tabla # 8. Movimiento de Carga de Contenedores por Puerto  
(TEU's)  
Año: 2003 – 2012**

	PAÍS	Chile	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	Panamá
	PUERTO	Valparaiso	Cartagena	Guayaquil	Callao	Puerto Cabello	Balboa
<b>AÑO</b>	<b>2003</b>	249.075	455.331	468.599	553.138	592.010	790.085
	<b>2004</b>	539.489	468.864	516.557	725.490	642.924	851.626
	<b>2005</b>	703.746	549.860	567.608	887.035	780.657	991.659
	<b>2006</b>	614.841	762.062	603.693	938.119	844.220	988.583
	<b>2007</b>	845.234	904.196	597.622	1.022.246	831.732	1.833.778
	<b>2008</b>	946.847	1.060.714	566.195	1.203.315	809.454	2.167.977
	<b>2009</b>	677,432	1.237.873	609.527	1.089.838	715.739	2.011.778
	<b>2010</b>	878,787	1.581.401	693.489	1.346.186	629.895	2.758.506
	<b>2011</b>	973.012	1.853.342	945.344	1.616.165	721,5	3.232.265
	<b>2012</b>	942.647	2.205.948	971.036	1.817.663	845.917	3.304.599

Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2013.  
Elaboración Propia.



**Tabla # 9. Tráfico Internacional de la Carga no Petrolera  
(TEU's)  
Año: 2003-2012**

PUERTOS	AÑOS									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
APE	1,524	1,275	3,335	28,65	45,038	54,885	44,341	62,017	66,764	86,687
APM	21,600	25,033	38,748	14,269	2,912	1,642	3,924	3,808	913	864
APPB	23,827	22,503	22,546	23,625	36,640	48,101	68,350	61,940	53,943	54,814
APG	468,599	516,557	567,608	603,693	597,622	566,195	609,527	693,489	945,344	971,036
TERM. PRIV.	101,861	99,908	115,638	142,437	212,108	308,706	274,573	429,609	460,419	477,805
TOTAL	617,411	665,276	747,875	812,674	894.32	979,529	1000.72	1250.86	2439.47	2,454,342

**Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP. Elaboración Propia.**

**Tabla # 10. Naves Arribadas de Tráfico Internacional según su TPM  
(Naves en Unidades)  
Año: 2003 - 2012**

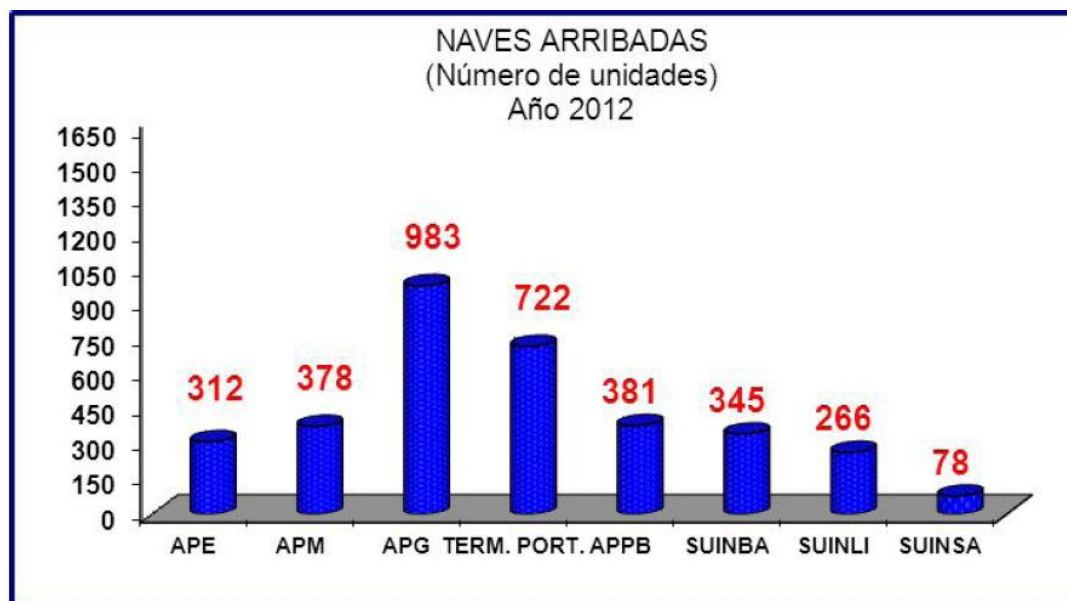
Años	APM	APE	APPB	APG
2003	398	152	490	1573
2004	407	176	496	1589
2005	538	186	462	1591
2006	610	238	488	1423
2007	349	257	509	1348
2008	349	277	557	1277
2009	393	209	500	1296
2010	354	208	536	1254
2011	359	287	479	1185
2012	378	312	381	983
TOTAL	4135	2302	4898	13519
PARTICIPACIÓN	17%	9%	20%	54%



Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP. Elaboración Propia.

Los siguientes gráficos corresponden a las tablas que están expuestos en los capítulos de este trabajo de titulación:

**Gráfico # 1. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas al Sistema Portuario Nacional (Número de unidades)  
Año: 2012**



Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF |  
MTOP.



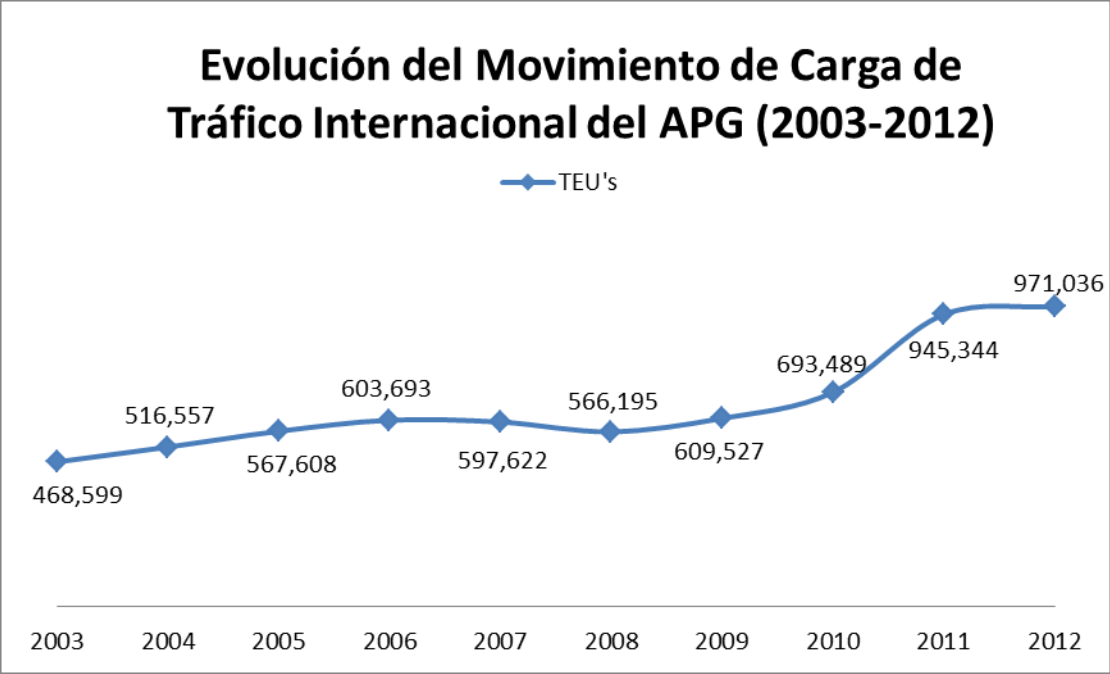
**Gráfico # 2. Exportaciones de los principales productos  
(Toneladas)  
Año: 2003-2012**



**Fuente: Banco Central del Ecuador – BCE (2013).**



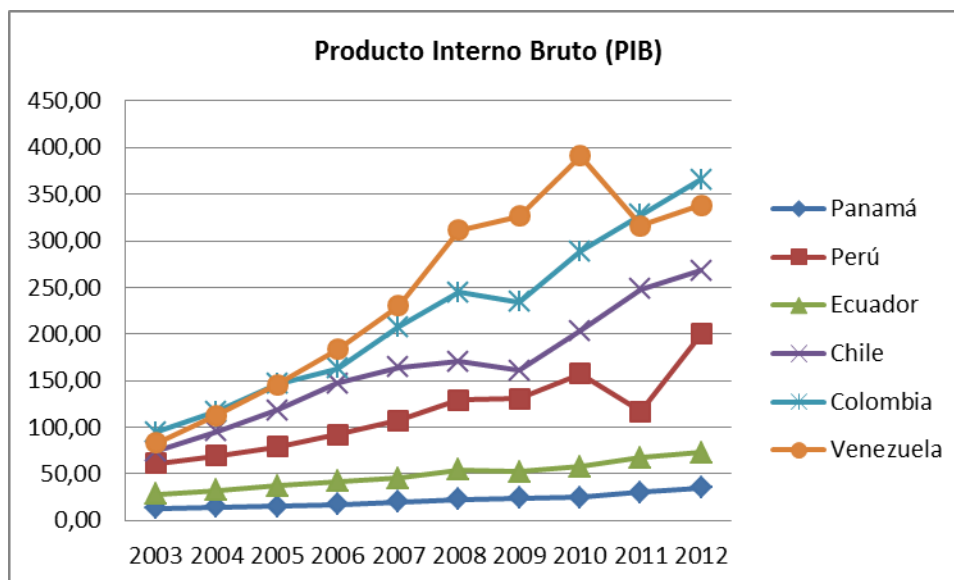
**Gráfico # 3. Histórico del Movimiento de Carga de Tráfico Internacional de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (TEU's)**  
**Años: 2003 - 2012**



**Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF | MTOP. Elaboración Propia.**

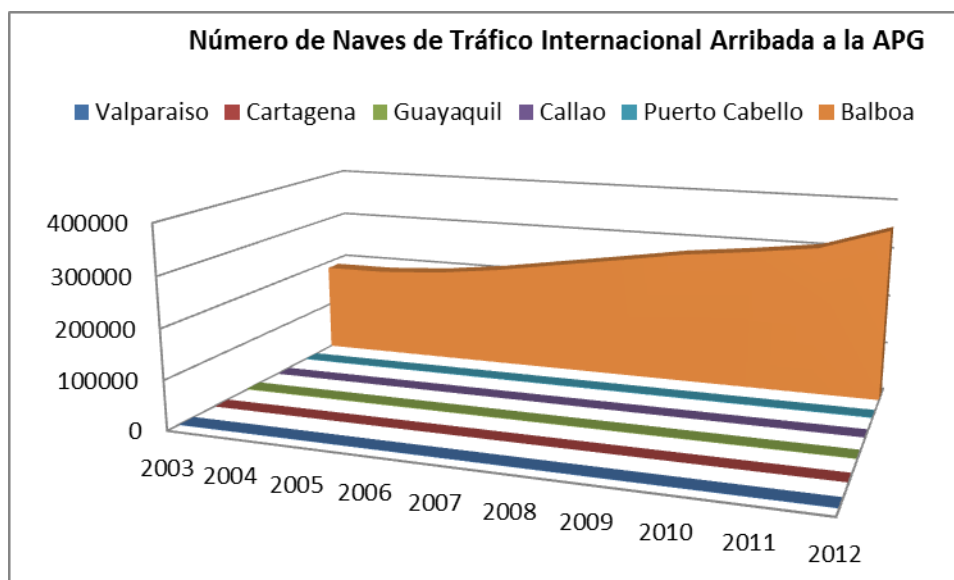


**Gráfico # 4. Producto Interno Bruto por País  
(Millones de dólares corrientes)  
Año: 2003 - 2012**



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, sobre la base de cifras oficiales. Elaboración Propia.

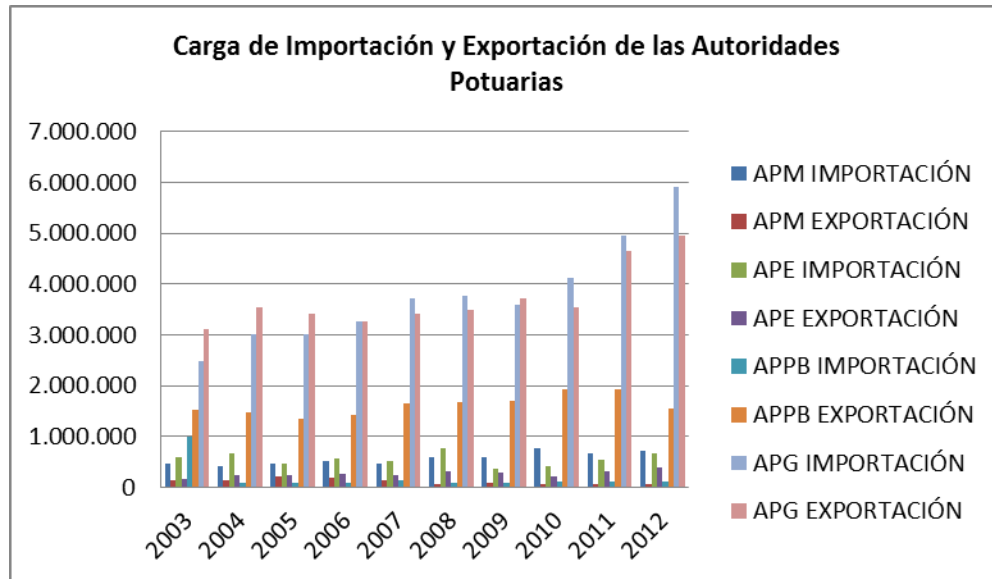
**Gráfico # 6. Número de Naves de Tráfico Internacional Arribadas a la  
APG, según su TPM  
(Número de Unidades)  
Año: 2003 - 2012**



Fuente: CEPAL | CEPALSTAT: Base de Datos y Publicaciones Estadísticas.



**Gráfico # 7. Carga de Importación y Exportación de las Autoridades Portuarias  
(Toneladas Métricas)  
Año: 2003 - 2012**



**Fuente: Boletín anual: Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2012 | SPTMF | MTOP. Elaboración Propia.**



Respuestas de los Encuestados:

**Encuestado # 1**

Javier Hrycaniuk

Director de Operaciones CONTECON S.A

**1. Cuál considera ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**

**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**

**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

El sistema portuario del Ecuador debe estar principalmente orientado a satisfacer las necesidades del comercio exterior ecuatoriano, para compartir la eficiencia con las importaciones y exportaciones. En forma complementaria se debe mantener estudios que permitan detectar demandas regionales de servicios portuarios, para determinar su factibilidad y sustentabilidad.

**2. Desde la perspectiva económica ¿qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

Una relación armonía entre el Hinterland y sus gateway es fundamental para cimentar crecimiento de ambos actores. En el caso del Puerto de Guayaquil se atiende las necesidades de una vasta zona que va más allá de la ciudad en sí.



**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique.**

Buscaría indicadores que permitan analizar la competitividad, la seguridad y la responsabilidad social corporativa.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique.**

La especialización del Puerto de Guayaquil está en la satisfacción de las necesidades de sus hinterland, seguir acompañando el crecimiento de la ciudad y del Ecuador en cualesquiera que sean las demandas de transferencias y/o el tipo de cargas.

**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.**

La normativa actual es lo suficientemente clara en lo referente de cuáles son los requisitos para participar en el negocio portuario, esto es, bajo la normativa actual de autorización o delegación favoreciendo el pago de contraprestaciones económicas al Estado por carga operada por el derecho de explotar un servicio público, manteniendo niveles mínimos de seguridad, productividad, seguros, entre otros.

## **Encuestado # 2.**

Ing. Vicente Armijos

Logístico de Mediterranean Shipping Company

**1. Cual considera Ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**



**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**

**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

Deben de orientarse a atender una demanda creciente de carga para la región tanto de entrada como de salida y complementar con servicios tipo Way port, tomando como base la carga hacia Brasil por la vía manta manaos y trasbordos de cargas regionales Colombia, Perú

Actualmente el canal d Panamá está desbordado en su capacidad y es el momento de aprovechar la coyuntura con China para capturar parte de la mega carga que viene y va. Así mismo hay que perfilarse con India para armar estrategias de asociatividad con empresa Indias donde se ubican hoy en días la mayoría de la empresa retadora del mundo.

**2. Desde la perspectiva económica ¿Qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

Si bien es cierto en estos últimos 100 años la relación ciudad puerto ha sido importante, no obstante ahora en la sociedad moderna, en la era del conocimiento, Guayaquil Ciudad –Puerto, no debe depender de esta VARIABLE, más bien Guayaquil se debe orientar a ser un Panamá City, en Panamá hay tres puertos Grandes solo uno está dentro del área urbana de panamá los demás fuera del rango urbano es decir Manzanillo y Colon al otro extremo costa Atlántica, ciudades como Sao Paulo en Brasil, Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, Santiago de Chile no han necesitado de un puerto para desarrollarse . Un puerto debe ser visto como un negocio más en la línea de los servicios. Hay que apuntar a posicionarse en la provisión de servicios Logísticos especializados, hay muchos flancos en donde se puede especializar la ciudad. Además hasta que se genere un proyecto de Puerto de Aguas profundas pasaran al menos 10 años más tiempo importante para



preparase. Por otra parte el puerto de Gran calado deberá atender mercado más regional antes que local, el mercado tiene que segmentarse negocio Doméstico puertos chicos y Gran puerto negocio regional mercados de PERU, COLOMBIA, BRASIL por lo tanto el impacto en el que la ciudad solo dependa del puerto seria mínimo.

**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique**

Los Indicadores de calidad en un puerto son la rapidez del servicio, los Grandes CARRIERS, buscan puertos rápidos, no tanto de bajo coste pero si de precios moderados, ellos entiendes más el tema de TIEMPO, saben que cada hora que se pierde es dinero que se deja de facturar. Debe haber Organización, procedimientos claros, Estandarización de actividades etc., Las certificaciones ayudan muchísimo, se debe ir hacia puertos ISO 9000, ISO 14000, puertos con sostenibilidad y Huella ecológica. Solo asi se podrá perdurar en el tiempo y poder competir contra puertos Asiáticos, chilenos, peruanos, panameños, que también avanzan a la vanguardia.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿Qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique**

Para Guayaquil le conviene el Puerto GLOBAL e Intermodal con PLATAFORMA DE CONMERCIO INTERNACIONAL, que contenga REDES internas de logística para el mercado Interno y Externo. Se debe aplicar el modelo LANDLORD, donde el estado entre junto con el municipio a planificar. Contralar y en cierta forma Administrar y sea el sector Privado el que Gestione, Co-invierta y active el sector llevando la batuta comercial. Se debe dejar trazado un camino a seguir con una planificación estratégica de al menos 20 años, en donde se considere áreas metropolitanas Portuarias, corredores logísticos como el Manta Manaos, lo que nos llevaría a un uso intensivo del transporte Multimodal.



**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.**

Los operadores Portuarios privados tienen la experiencia en el manejo de la carga y demás componentes logísticos, dicha experiencia puede ser muy útil a la hora de Generar Proyectos de Gran envergadura como el MEGA PUERTO de aguas profundas. Sugiero hacer una CLUSTER especializado en estos servicios para que pasen a formar parte del sistema portuario, debe ser un cluster de servicios que integre de manera metódica a la parte técnica especializada, a la mano de obra disponible y que debe aumentar conocimientos, que permitan mejorar la ecuación económica y social actualmente desequilibrada por las pugnas Gobierno , sector privada que un país tan pequeño no ayudan, de eso las grandes Multinacionales se nutren crea conflicto y mantén ocupados mientras haces tu negocio y penetras mercados.

**Encuestado # 3**

Ing. Max Galarza Hernández

Gerente de Línea Naviera.

**1. Cual considera Ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**

**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**

**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

Ecuador perdió la oportunidad de la demanda regional, ya que este lugar lo ocupa Perú, con Puerto Callao, que es un puerto HUB, las navieras eligieron a Puerto Callao, como su puerto de transferencia regional. Actualmente los Puertos del Ecuador, debe focalizarse en atender las necesidades del mercado nacional.



**2. Desde la perspectiva económica ¿Qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

Considerando que las normativas en lagos, puerto y ríos son administrados por el Gobierno Nacional; la municipalidad no podrá obtener el permiso para realizar el dragado que necesita el canal por ello el Puerto de Guayaquil, con la apertura del Canal de Panamá en el 2015, dejara de ser competitivo, debido a los nuevos barcos, ya que el canal de ingreso al Puerto de Guayaquil solo tiene un calado de 9.75 m2 en marea alta que no es lo suficientemente profundo para darle cabida a los nuevos buques, que necesitan un calado de 11 m2.

**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique**

Capacidad de TEU's, movimiento TEU's por hora, y tiempo de ingreso al canal.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿Qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique**

Turismo y cabotaje seria relevantes para una re especialización en el futuro.

**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.**

Podrían buscar otras alternativas, como por ejemplo licitar para ser operadores de otros puertos como Manta y Posorja.

**Encuestado # 4**

Ricardo Valero Macías

Gerente General Valero & Valero Servicios Logísticos S.A.



**1. Cual considera Ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**

**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**

Las necesidades del mercado nacional debería ser una prioridad, sin embargo, el sector público y privado deberían buscar proyectos de inversión que incentiven a la exportación y nos permitan atender las necesidades de los mercados extranjeros

**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

La demanda regional de carga puede ser manejada por operadores especialistas del sector privado. El sistema portuario del Ecuador debería orientarse a optimizar los recursos y fomentar obras que den un valor agregado a los servicios que ofrecen los diferentes puertos.

**2. Desde la perspectiva económica ¿Qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

La relación ciudad-puerto es muy importante en el desarrollo económico de la ciudad. En este caso en Guayaquil se llevan a cabo la mayoría de las negociaciones de comercio exterior y esto conlleva a que la ciudad aumente su nivel económico.

**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique**

Entre los diferentes indicadores de eficiencia y calidad tenemos la frecuencia de visitas de barcos, Eficiencia Portuaria, Infraestructura adecuada, Ubicación, Ágil respuesta a las necesidades de los usuarios del puerto.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿Qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique**



Invertir en vías de evacuación de la carga, es decir los puertos deben tener vías terrestres de evacuación para garantizar la seguridad y optimizar el tiempo de llegada de contenedores y carga al puerto.

**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.**

Mediante una clasificación y medida de incentivo en el sector privado en donde exista un beneficio de ambas partes y así aportar al desarrollo del sistema portuario.

**Encuetado # 5**

Eco. Jorge Moran

Representante de la consultora Moran López y Asociados

**1.Cuál considera ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**

**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**

**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

Sí, en efecto, la ubicación geográfica privilegiada en el extremo más saliente del noroccidente de Sudamérica crea posibilidades como centro logístico y de centro de distribución y, procesamiento y re-embarque para la cuenca del pacifico sudamericano (Colombia-Perú-Chile; y vinculable con la cuenca Amazónica y Atlántica (concepto del "Eje Multimodal Manta-Manaos").

**2. Desde la perspectiva económica ¿qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

La historia de Guayaquil ciertamente ha estado ligada a su posición geográfica como un puerto abrigado que marca la conjunción del tránsito fluvial-marítimo primero, marítimo- ferroviario después y más recientemente marítimo-carretero y aéreo-carretero; y siendo que el área de influencia de



Guayaquil (en términos económicos) abarca de manera directa las provincias de Guayas, Santa Elena, Sur de Manabí, Azuay y las provincias de la Sierra Centro-Sur, seguramente deberá existir un vínculo fuerte entre el desarrollo de los sistemas de transporte multimodal de nueva generación - Siglo XXI y posterior - y Guayaquil. La relación Ciudad- Área Metropolitana- Región, y más allá, seguirá siendo parte importante del futuro de Guayaquil, pero tomará nuevas características en las siguientes décadas.

**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique.**

Una vez re-pensado el "ser" y el "querer ser" de la actividad portuaria en el área de influencia de Guayaquil se podrá afinar lo que se considerará "eficiencia" y "calidad" a ojos de los usuarios presentes y futuros de e ó los puertos del área. Aunque ciertamente aspectos de costo, tiempo de tránsito de mercancías, seguridad, seguimiento y servicios complementarios serán decisivos.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique.**

Estas deberán estar vinculadas a las áreas consideradas como "estratégicas" para el país, y la región a ser servida. Hay indicios de que se apuntaría a que la región de la costa del Golfo de Guayaquil seguirá jugando un papel determinante en la agro-industria, turismo, construcción naval y servicios conexos y que continuará atendiendo los requerimientos de logística de "Guayaquil" y de otras áreas nacionales y regionales.

**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional**



Las alternativas deben de contemplarse dentro del marco constitucional actual, en el que el Estado determina e implementa la política portuaria; o un "querer ser" distinto en el que se delegue o concesione tales actividades. En el estado actual de cosas, pudieran integrarse como " socios estratégicos" o como "operadores".

#### **Encuestado # 6.**

Ing. Christian Parra,  
General Manager OPACIF.

**1. Cual considera Ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**

**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**

**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

El Sistema portuario nacional debería de atender la demanda regional, movilizand o más carga y ofrecer mejores servicios para otros países vecinos de la región, para ello se debe de implementar nuevos equipos y capacitar al talento humano con una mejora en el costo de transporte que equivale a una operación eficiente de calidad.

**2. Desde la perspectiva económica ¿Qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

Guayaquil se ha forjado de desarrollo por el esfuerzo y la creatividad de los ciudadanos; no es relevante la relación ciudad puerto, ya que Guayaquil se encuentra bien posesionada y puede defenderse económicamente con otros ejercicios laborarles que le generen rentabilidad.

**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique**



La necesidad de ser eficiente y eficaces para llegar a una viabilidad en el futuro del Puerto Marítimo, es sin duda garantizar la seguridad de traslado en el tiempo acordado que opere con mayor rapidez, además de una buena infraestructura que le permita realizar la operación del mismo indicador.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿Qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique**

Guayaquil debería de ser impulsada como una ciudad turística, que beneficiaría a los ciudadanos con el ingreso de divisas, pero para ello el Puerto debe de estar bien equipado no solo en infraestructura, sino en el ámbito de atención al cliente, productos novedosos y oriundos de la urbe y brindar seguridad a los extranjeros. Además de ello el Puerto de Guayaquil debería especializarse en cabotaje marítimo y fluvial como hasta ahora lo ha hecho.

**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.**

Los operadores privados pueden aprovechar los cambios para visionarse en el desarrollo de otros puertos, ubicarse estratégicamente de manera que contribuyen al país con un plan delineado a sus operaciones.

**Encuestado # 7.**

Ing. Iliana González,

Directora de asociación de terminales portuarios privados del Ecuador

**1. Cual considera Ud. que debería ser la visión más apropiada sobre el futuro de los Puertos del Ecuador:**

**a) ¿Deben optimizarse estos puertos para atender exclusivamente las necesidades del mercado nacional?**



**b) ¿Considera usted que el sistema portuario del Ecuador debería orientarse a atender la demanda regional de carga y servicios logísticos?**

Primero es atender las necesidades locales, especializarnos bien en la gestión de ser eficientes en el manejo operacional, calidad de servicio, nivel de costo, si no podemos atender las necesidades al interior del país como lograremos atender a nivel regional.

**2. Desde la perspectiva económica ¿Qué tan importante considera usted que es la relación ciudad-puerto para el desarrollo futuro de Guayaquil?**

El puerto es la economía que genera miles de empleos directos e indirectos, la economía del Guayaquil es por el factor puerto y el gran desarrollo de la ciudad; es relevante mejor en algunos aspectos para que esto si siga dando en el futuro.

**3. ¿Cuáles considera usted que serían los indicadores de eficiencia y calidad que garanticen la viabilidad del Puerto de Guayaquil en el tiempo? Especifique**

El tiempo ocupacional de estar en el muelle una nave es sumamente importante, ya que lo que hace eficiente a la industria portuaria es justamente el tiempo de traslado de mercancía. A más de ello, pues es evidente que el Puerto de Guayaquil se ha posesionado bien la carga de movilización en contenerización, por lo que hay que obtener mayor capacidad.

**4. De darse una re-especialización de los Puertos en el Ecuador ¿Qué actividad considera usted que debería ser la más relevante para Guayaquil? Especifique**

De desarrollarse una especialización, el Puerto de Guayaquil, debería de ser un centro logístico multimodal, que ayude el sector nacional y contribuya con la zona de la región.

**5. De qué manera podrían integrarse los Operadores de Puertos Privados de Guayaquil a los futuros procesos de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.**



La integración es por medio de un cluster especializado en servicio contenerizado, con un futuro mejor para los Puertos Privados, quienes tienen un sistema integrado bastante desarrollado y que aportan a la gran eficiencia del Puerto de Guayaquil.



