



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES

CARRERA:
COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES BILINGÜE

TÍTULO:
Reestructuración de Puertos en la
Costa Pacífico de América del Sur

AUTORA:
Malo Monroy, Mónica Estela

TIPO DE TRABAJO DE TITULACIÓN:
Examen Complexivo – Ensayo Académico

TÍTULO:
Ingeniería en Comercio y Finanzas
Internacionales Bilingüe

TUTOR:
Ing. Garzón Quiroz, Mao Queen

**Guayaquil, Ecuador
2016**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES

CARRERA: INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Mónica Estela Malo Monroy

DECLARO QUE:

El Trabajo Práctico de la Modalidad de Examen Complexivo de la Unidad de Titulación Especial (UTE) **Reestructuración de Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur** previo a la obtención del Título **de Ingeniera en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**, ha sido desarrollado 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 del Trabajo de Titulación, de tipo ensayo académico referido.

Guayaquil, a los 19 del mes de febrero del año 2016

LA AUTORA

Mónica Estela Malo Monroy



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES

CARRERA: INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

AUTORIZACIÓN

Yo, Mónica Estela Malo Monroy

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo Práctico de la Modalidad de Examen Complexivo de la Unidad de Titulación Especial (UTE) **Reestructuración de Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 19 del mes de febrero del año 2016

LA AUTORA:

Mónica Estela Malo Monroy

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por guiarme, protegerme día a día, y darme la fortaleza para seguir adelante.

A mi papá que siempre ha sido un apoyo incondicional. A mi mamá, quien aunque no está conmigo terrenalmente, sé que desde el cielo me sigue acompañando. A ambos por inculcarme que el amor y el respeto son la clave del éxito para ser feliz.

A mi hermana Silvia, por compartir su buen humor y alegrar mis días.

A mis familiares y amigos quienes me han dado ánimos y he compartido mis alegrías, tristezas y éxitos.

Al Ing. Mao Garzón, por sus consejos y tiempo dedicado a lo largo de esta investigación.

Y a mis profesores, que durante toda mi carrera universitaria, cada uno de ellos aportó en mi crecimiento profesional y personal.

Mónica Malo

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios, a mis padres, a mi hermana,
y a los que me apoyaron siempre en este arduo camino
para la culminación de mi carrera de ingeniería.

Mónica Malo

ÍNDICE GENERAL

Introducción	
Antecedentes.....	1
Planteamiento del problema	4
Justificación	5
Objetivos	6
Objetivo General	6
Objetivos Específicos	6
Metodología.....	6
Desarrollo del tema	
Avances de la ampliación del Canal de Panamá	8
Situación actual en Buenaventura, Colombia.....	9
Situación actual en Guayaquil, Ecuador	11
Situación actual en Callao, Perú	12
Situación actual en Valparaíso, Chile	14
Ventajas y desventajas entre puertos a nivel regional	15
Sectores que serían influenciados	17
Proyectos actuales de puertos ecuatorianos.....	18
Conclusiones	23
Bibliografía	24

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Reducción de Importaciones en Ecuador por Salvaguardas Arancelarias.....	21
---	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Figura 1. Dimensiones de los complejos de esclusas	8
Figura 2. Buque Maira XL	20

Resumen

La ampliación del Canal de Panamá es una realidad, que permitirá el acceso de paso de buques de gran calado, y con capacidad máxima de carga de 13.000 TEUs, llamados *Post-Panamax*. Su inauguración está prevista para el próximo mes de mayo.

Entonces, la gran interrogante es: ¿Los Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur son competentes en infraestructura portuaria para atender los buques *Post-Panamax*?

En este ensayo se aplica la técnica de la recolección de la información a través de fuentes secundarias como material impreso y digital (libros, periódicos, revistas, vídeos) vía *internet*. Adicional, se destaca las opiniones de dos expertos relacionados a la industria naviera de nuestro país.

El objetivo principal de esta investigación es el de recopilar y analizar información respecto a la Reestructuración de los Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur.

Para alcanzar dicho objetivo, se describe la situación actual del proceso de reestructuración de puertos en Colombia, Ecuador, Perú y Chile, destacando ventajas, desventajas entre puertos a nivel regional; sectores que serían influenciados; así como, la descripción de proyectos actuales de puertos ecuatorianos.

Palabras claves:

Canal de Panamá, *Post-Panamax*, Costa Pacífico, América del Sur, líneas navieras, puertos, transporte marítimo, terminal portuario

Abstract

The Panama Canal expansion is a reality, which will allow the access to pass large vessels, and maximum load capacity for 13.000 TEUs, called Post-Panamax. Its opening is scheduled for next May.

Then, the relevant question is: Are the Ports on the Pacific Coast of South America competent in port infrastructure to serve and attend *Post-Panamax* vessels?

In this essay is applied the technique of data collection through secondary sources such as printed and digital material (books, newspapers, magazines, videos) via internet. In addition, the opinions of two experts related to the shipping industry of our country are exposed.

The main objective of this research is collecting and analyzing information about restructuring of the Ports on the Pacific Coast of South America.

In order to achieve this objective, the current situation of the restructuring of ports in Colombia, Ecuador, Peru, and Chile is described, highlighting advantages, disadvantages between ports at regional level; sectors that would be affected; as well as, the description of current projects for Ecuadorian ports.

Key words:

Panama Canal, *Post-Panamax*, Pacific Coast, South America, shipping lines, ports, ocean transport, port terminal

Introducción

Antecedentes

La transportación vía marítima es una industria de gran importancia, que ha venido aumentando su capacidad de movilizar mercancías en el mundo entero; esto debido a la integración de los países mediante bloques y tratados comerciales internacionales, permitiendo así influir en el desarrollo a nivel socioeconómico, generando oportunidades de empleos directos e indirectos relacionados con esta industria, según el conocimiento empírico de la autora.

En la transportación marítima, la historia cuenta que los fenicios fueron los primeros grandes comerciantes y que las riquezas de la transportación marítima despertaron la codicia de otros pueblos, provocando la piratería para luego construir flotas de guerra para proteger el comercio. Así podemos destacar que en Occidente, Estados Unidos emergió como potencia mundial a finales del siglo XIX tras la decisión de establecer flotas marítimas en el Océano Atlántico y Pacífico. Este dominio de Estados Unidos sobre el Pacífico fue desafiado por flota imperial nipona en la Segunda Guerra Mundial sin éxito. Actualmente, Estados Unidos mantiene flotas en todos los océanos del planeta, excepto en la Antártida. Y en Oriente, la transportación marítima aceleró la integración comercial de los pueblos polinesios por ejemplo, quienes se embarcaban en largas navegaciones con el fin de intercambiar objetos de valor, como los dientes de delfín, que representaban una valiosa moneda para todos ellos (Duarte Quesada, 2010, p.90,92).

Y es que la transportación marítima es muy dinámica, con una negociación activa de la mercancía, su valor cambia en el mercado internacional de manera sustancial durante las semanas que dura la navegación, por lo que, no es de extrañarse que la mercancía pase algunas veces de un propietario a otro (Duarte Quesada, 2010, p.98-99).

El 91% del comercio mundial es transportado por la industria marítima internacional donde maneja mercancías como: petróleo, materias primas, productos textiles, granos, carne, etc.; por tanto, la navegación es considerada la forma de transportación más económica y eficiente al momento de mover mercancías, además de ser amigable con el medioambiente por su baja participación con la contaminación (Duarte Quesada, 2010, p.95,99).

Sin lugar a dudas, el auge de la transportación marítima ha incentivado la actividad de astilleros¹ que han incrementado el número de buques mercantes cerca de 2.000 nuevas grandes embarcaciones por año, frente a 800 en 1980; teniendo como edad media de 12 años y medio; sin embargo, ese tiempo se ha reducido con el pasar de los últimos 8 años (Duarte Quesada, 2010, p.98).

Y de acuerdo a la experiencia en la industria naviera de la autora, la capacidad de un buque también ha tenido cambios notables en relación al volumen de mercancía que puede transportar, y es por ello que nace la necesidad de contar con puertos eficientes que atiendan sus requerimientos aduaneros y logísticos. El costo de la transportación marítima es determinado por una infraestructura portuaria, costos de combustibles, tiempos de las rutas de navegación, depreciación y abanderamiento de las flotas navieras, seguros y factores de riesgo como la piratería o mal clima; y, dicho costo influye en los precios de ciertos mercados, como es el caso de productos agrícolas que son sensibles a los tiempos programados de transporte, y a las tarifas, y su transportación es en grandes volúmenes. Los costos portuarios y logísticos son específicos por país, y es ahí donde se puede perder competitividad a nivel regional, y el reto es que cada país mejore la operación de las cadenas logísticas para así reducir costos, que

¹ Astillero: Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento (Llusá Di Nucci, 2009).

las actividades fluyan sin perder tiempos, y con ello permitirá ofrecer precios y tarifas más competitivas para el comercio internacional.

Los puertos con mayor tráfico de contenedores² en el mundo son todos asiáticos: Hong Kong, Singapur, Shanghai y Shenzhen de China (Duarte Quesada, 2010, p.99). Y gracias al crecimiento económico y comercial que se ha presentado en la región de Lejano Oriente, ha permitido mejoras en la infraestructura no sólo marítima sino aérea y terrestre, elevando así su competitividad frente a otras regiones del mundo (Licona Michel, Reyes López, & Celaya Figueroa, 2015, p.7).

Por parte de Europa, los puertos que manejan la mayor cantidad de contenedores TEUs³ son: Rotterdam de Holanda, Amberes de Bélgica, Hamburgo de Alemania, y Marseille de Francia (European Union, 2013).

Por parte de América del Norte, los puertos de Los Angeles, Long Beach, y New York de Estados Unidos se ubican en el puesto 19, 20 y 25 respectivamente en el top 100 ranking mundial 2015. Luego, Santos de Brasil en el puesto 37, Colón de Panamá en el puesto 43 y Cartagena de Colombia en el puesto 66 por la Costa Este de América del Sur. Finalmente, Balboa de Panamá en el puesto 44 y Callao de Perú en el puesto 76 (Lloyd's List, 2016).

De acuerdo al ranking mundial, en la región latinoamericana, Panamá es un eslabón importante de la cadena de suministro a nivel mundial debido a que su posición geográfica con el Canal⁴ ha acortado distancias y ha servido como centro de redistribución de mercancías a diversos países de la región (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

² Contenedor: Embalaje metálico grande y recuperable, de tipos y dimensiones normalizados internacionalmente y con dispositivos para facilitar su manejo (Real Academia Española, 2016).

³ TEU: Siglas de *Twenty-foot equipment unit*. Unidad equivalente de veinte pies (Maersk Line, 2016).

⁴ Canal: Sitio angosto por donde sigue el hilo de la corriente. La porción de mar entre dos tierras (Llusá Di Nucci, 2009).

Debido a la construcción de buques con mayor capacidad de carga y el aumento del tráfico comercial interoceánico, pusieron de manifiesto la obsolescencia del Canal de Panamá para atraer dicho tráfico, es por ello que luego de profundos estudios y análisis, Panamá tomó la decisión de ampliar esta ruta añadiéndole un tercer carril de tránsito para duplicar su capacidad con la aprobación otorgada por referéndum nacional en 2006. El proyecto se inició oficialmente en 2007 (Campos Heredia, 2015, p.2-3).

La ampliación del Canal de Panamá consiste en la construcción de dos complejos de esclusas⁵ de tres niveles, cada una con tres tinas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico. Además consiste en el ensanche y profundización de los cauces de navegación existentes del Lago Gatún y de las entradas del mar del Pacífico y del Atlántico, así como la profundización del Corte Culebra (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

Se estima que las nuevas esclusas; es decir, el tercer juego de esclusas del canal permitirán el paso de entre 10 y 12 buques *Post-Panamax*⁶, para un aproximado de 40 tránsitos diarios por el Canal, dependiendo de la mezcla de buques (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

Planteamiento del problema

La situación que conlleva a realizar este ensayo es debido a que la ampliación del Canal de Panamá es una realidad, que permitirá el acceso a

⁵ Esclusa: Recinto con puertas de entrada y salida para el paso de las embarcaciones, a distintos niveles, en un canal o puerto con importantes variaciones de marea y en la marea fluvial (Llusá Di Nucci, 2009).

⁶ Post-Panamax: Son buques demasiado grandes para transitar el Canal de Panamá, están diseñados especialmente para realizar viajes transoceánicos, el tamaño típico es de 5.500 y se incrementa a 8.000 TEUs (De Pascuale, 2015, p.55).

atender buques de gran calado⁷, y con capacidad máxima de carga. Y, a pesar de que se ha venido postergando su inauguración por diversos factores, se prevé que los portacontenedores⁸ de capacidad de 13.000 TEUs, conocidos también como *Post-Panamax*, pasen por el Canal “el próximo mes de mayo” (El Economista, 2016).

Entonces, la gran interrogante es: ¿Los Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur son competentes en infraestructura portuaria para atender los buques *Post-Panamax*?

Justificación

Actualmente, los puertos en la Costa Pacífico de América del Sur aún se están preparando en infraestructura física incluyendo el calado máximo requerido que se debe tener para atender los buques *Post-Panamax*; además de las respectivas adecuaciones para contar con mayor capacidad espacio para almacenamiento de mercancías, su control para mantener su integridad, y evitar su contaminación; procedimientos y entrenamiento al personal portuario.

Es evidente que la ampliación del Canal de Panamá influirá en forma directa e indirecta el desempeño operativo portuario, aduanero y comercial de la región Costa del Pacífico de América de Sur y es necesario visualizar cuáles serían los efectos que tendrían el sector naviero, sector importador y sector exportador regional ante este nuevo reto histórico.

⁷ Calado: Amplitud vertical de la parte sumergida del buque, o sea, la distancia entre la parte más baja del barco y la línea de flotación. Profundidad media de un río navegable, puerto, fondeadero, etc. Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo (Llusá Di Nucci, 2009).

⁸ Portacontenedores: Embarcación especialmente diseñada para transportar carga en cajas de acero de dimensiones y tipos acordados internacionalmente, denominadas contenedores (Llusá Di Nucci, 2009).

Objetivos

Objetivo General

Recopilar y analizar información respecto a la Reestructuración de los Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur.

Objetivos Específicos

- ✓ Describir brevemente los avances de la ampliación del Canal de Panamá.
- ✓ Describir brevemente la situación actual del proceso de reestructuración de puertos en Colombia, Ecuador, Perú y Chile.
- ✓ Destacar ventajas y desventajas entre puertos a nivel regional.
- ✓ Destacar sectores que serían influenciados.
- ✓ Describir proyectos actuales de puertos ecuatorianos.

Metodología

Este ensayo se considera como tipo de investigación documental, ya que consiste en un análisis de la información escrita sobre un tema determinado, con el fin de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema (Bernal Torres, 2010, p.111).

El método de investigación aplicado en este ensayo es el Analítico, ya que este proceso consiste en descomponer un objeto de estudio, separando cada una de las partes del todo para estudiarlas en forma individual (Bernal Torres, 2010, p.60).

Se aplica la técnica de la recolección de la información a través de fuentes secundarias como material impreso y digital (libros, periódicos, revistas, vídeos); y técnicas principales como internet (Bernal Torres, 2010, p.195).

Adicional, se destaca las opiniones de dos expertos relacionados a la industria naviera de nuestro país, apoyando así el desarrollo de este presente ensayo.

Desarrollo del tema

Avances de la ampliación del Canal de Panamá

La ruta que hace más de un siglo transformó los patrones del comercio internacional; hoy, se prepara para entregar al mundo un canal ampliado. El proyecto global se encuentra en un 96% listo para su inicio de operatividad, en donde ya se ha procedido con la inundación de las nuevas esclusas que conllevará a periodo de pruebas de funcionamiento y cumplimiento; ultimándose además la instalación de equipos electromecánicos, la ubicación de válvulas que controlarán el flujo de agua entre las cámaras de las esclusas, y edificaciones de diversas estructuras de control y operación en cada complejo (CanalTV Canal de Panamá, 2016).

Las nuevas esclusas están construidas cada una con 427 m⁹ de largo, 55 m de ancho y 18,3 m de profundidad, construidas para atender buques de 366 m de eslora¹⁰ por 49 m de manga¹¹ y 15 m de calado; con un margen máximo de buques de 53 m de manga (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

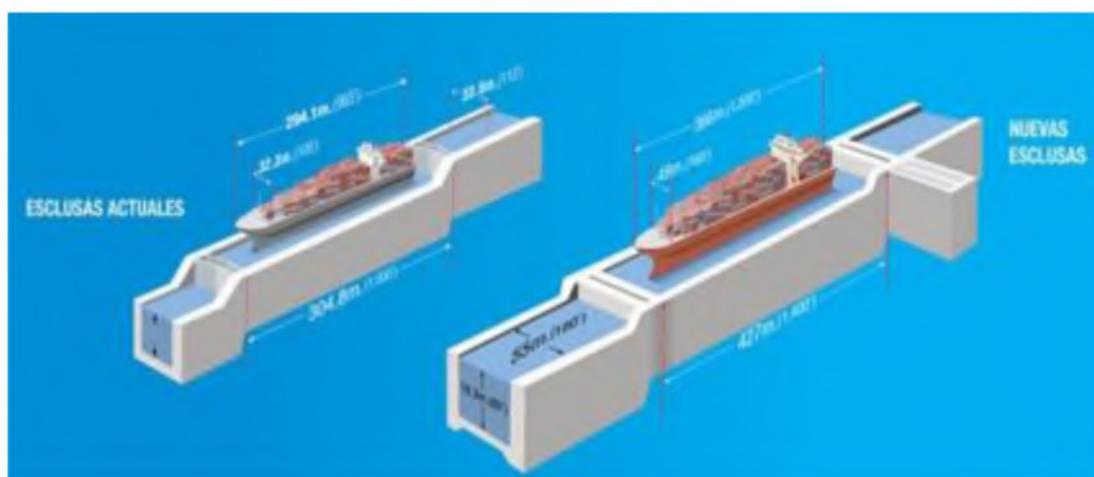


Figura 1. Dimensiones de los complejos de esclusas

Nota: Obtenido de Autoridad del Canal de Panamá, 2015.

⁹ m: Abreviatura de metro(s).

¹⁰ Eslora: Longitud de una embarcación (Llusá Di Nucci, 2009).

¹¹ Manga: Ancho máximo del barco (Llusá Di Nucci, 2009).

Y es que el tamaño de los buques que operan entre las costas Este y Oeste de América supera los 9500 TEUs, más del doble de capacidad que ofrecían las buques a principios de 2005. El puerto de Santos en Brasil, Manzanillo en México y Balboa en Panamá están listos para atender buques con calados de 13 a 15 m, mientras que otros puertos deben trabajar condicionados por las mareas (López C., 2015b, p.4-5).

Es por ello, que los países de la Costa del Pacífico de América del Sur, están obligados a mejorar su nivel de competitividad creando una nueva generación de puertos marítimos, con canales de accesos que superen los 10 m de profundidad, esta última condición dedicada especialmente a Ecuador (López C., 2015b, p.4).

Según la experiencia en la industria naviera de la autora, los principales puertos localizados sobre el Pacífico de América del Sur son: Buenaventura de Colombia, Guayaquil de Ecuador, Callao de Perú y Valparaíso de Chile, en orden geográfico de norte a sur.

Situación actual en Buenaventura, Colombia

El sector privado colombiano invertirá alrededor de 1.584 millones de dólares con el fin de mejorar la eficiencia de las 9 zonas portuarias y mantener los canales de acceso en el país entre 2015 y 2018 (López C., 2015a, p.5).

El puerto de Buenaventura se encuentra en la Bahía que lleva su mismo nombre, una bahía en el Océano Pacífico; y está concesionado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura desde 1994. Y en dicho *terminal portuario*¹² se realizarán labores de dragado¹³ para alcanzar una

¹² Terminal (portuario): La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina (Glosario de terminología marítima portuaria, 2014, p.30).

¹³ Dragado: Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, canales, dársenas, ríos, etc. (Llusá Di Nucci, 2009).

profundidad de 18 m a lo largo de 250 m de extensión; de la misma manera se prevé la instalación de 380 cámaras de seguridad para patrullajes marítimos y terrestres. Adicional, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura inició la construcción de algunas bodegas y la compra de dos nuevos escáneres para inspección de carga (El Universal, 2015).

De acuerdo a la experiencia de la autora, sin duda alguna, las obras agilizarán el flujo operativo del puerto permitiendo contar con más espacios para embarcar y desembarcar contenedores en menos tiempo, por ende los buques tendrán menor permanencia en puerto, dando así eficiencia portuaria a menos costos; sin embargo, para que la cadena logística no tenga retrasos, es evidente que se deberá contar con procesos aduaneros menos complicados para el sector importador y exportador.

El Gerente General de la Sprb¹⁴, Víctor González, explicó que el puerto de Buenaventura tiene una ventaja estratégica sobre los puertos de Argentina, Chile, Ecuador y Perú, y es que la distancia entre Buenaventura y Asia es más corta; entonces las grandes líneas navieras ven en este puerto una gran alternativa para realizar transbordos desde y hacia los países de la Cuenca del Pacífico (El Universal, 2015).

Otra ventaja que tiene el puerto de Buenaventura, es que es el puerto más cercano de las principales ciudades de Colombia, incluyendo su capital; es por ello que el Gerente General Sprb confía que para el año 2017 esté lista la doble calzada ruta Cali-Buenaventura y un sistema férreo que permitirá la conexión entre el puerto con el sector cafetero (El Universal, 2015).

Buenaventura cuenta con otras terminales: La Terminal de Contenedores de Buenaventura Tcbuen y Aguadulce, ambos en expansión.

¹⁴ Sprb: Siglas de Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

En el primer puerto se invirtieron 240 millones de dólares en dragado y ampliación en zonas de carga y descarga. En el segundo puerto se invirtieron 400 millones de dólares para su operación en 2016, inversión proveniente de la Autoridad Portuaria de Singapur (López C., 2015a, p.5).

Situación actual en Guayaquil, Ecuador

Guayaquil es el puerto principal de Ecuador, ubicado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo del mar, el Estero Salado, dentro del golfo con su mismo nombre; su fortaleza radica en su cercanía con las principales áreas de producción como lo son el banano, camarón y cacao; sin embargo, su vulnerabilidad es que *no* posee un canal de acceso con suficiente profundidad para atender buques de gran calado (López C., 2016b, p.4-5).

Es por ello que hay gran expectativa para concesionar el dragado del canal de acceso al puerto de Guayaquil, el cual se estima duraría unos seis meses desde la presentación de propuestas hasta su adjudicación; en donde también el sector privado podría tener una intervención de alianza con el sector público (López C., 2016b, p.5).

De acuerdo al punto de vista de un práctico¹⁵, él expresa que:

En mis 23 años de experiencia como práctico he visto el trabajo de dragado realizado en el canal de acceso, sin lograrse mejoras considerables. La sedimentación es recogida, luego depositada en los bajos de la boya¹⁶ 13, y el flujo de la corriente hace que esa sedimentación vuelve al lugar de donde se la extrajo. Habría que aplicar otras técnicas de dragado (...) Lo ideal sería hacer un muelle en el Puerto de Aguas Profundas de Posorja que tenga una profundidad de 15 metros, y dragar el canal a 12 m más la

¹⁵ Práctico: El piloto u hombre de mar que conduce las embarcaciones por lugares que le son conocidos, por cuya razón es contratado a bordo (Llusá Di Nucci, 2009).

¹⁶ Boya: Objeto flotante fondeado en determinado lugar que puede servir para indicar algún accidente geográfico, para determinar el canal de acceso a los puertos, para delimitar zonas de difícil navegación, para amarrar los barcos y para delimitar el recorrido de las regatas. Pueden ser luminosas o ciegas (Llusá Di Nucci, 2009).

pleamar¹⁷, podrían ingresar buques con calados de 13 m. (Capitán Fernando Vergara, citado por López C., 2016b, p.5,8)

Es importante resaltar que unas de las principales terminales portuarias en Guayaquil como Contecon Guayaquil¹⁸, ya está ejecutando una reestructuración de sus instalaciones para ser un gran centro logístico; y Naportec¹⁹, quien ya anunció la ampliación de sus muelles a 300 m. (Directorio CAMAE, 2016).

Por otro lado, Ecuador cuenta con el sistema aduanero ECUAPASS²⁰, el cual fue implementado en octubre de 2012; el mismo ha permitido que el proceso de desaduanización sea más ágil que antes, y que los contenedores sean retirados de manera oportuna; la asistencia de los terminales para que las inspecciones antinarcóticas sean realizadas puntual con la previa coordinación entre exportador y despachador de aduana. Definitivamente, el flujo operativo a nivel aduanero y atención al usuario ha mejorado significativamente, según la experiencia laboral de la autora.

Situación actual en Callao, Perú

El puerto de Callao se sitúa en la costa central del litoral peruano y se mantiene como líder en el movimiento de contenedores en la Costa Oeste de América del Sur, incluyendo que recibe buques mayores a 8.000 TEUs de capacidad, ya que en 2012 se dragó a 16 m el canal de acceso al puerto y ello permitió el ingreso de buques *Post-Panamax* de 300 m de eslora y 40 m de manga (López C., 2015a, p.5).

¹⁷ Pleamar: Nivel máximo alcanzado por una marea creciente. Estado de la marea al alcanzar su máxima altura (Llusá Di Nucci, 2009).

¹⁸ Contecon Guayaquil: Fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20 años, e inició la operación y prestación de servicios y actividades portuarias desde el 1ero de Agosto del 2007 (Contecon Guayaquil S.A., 2016).

¹⁹ Naportec: Subsidiaria de Dole Food Company, nace en julio de 2002 autorizado por la Dirección General de Marina Mercante DIGMER (Naportec, 2013).

²⁰ ECUAPASS: Es el sistema aduanero ecuatoriano que permitirá a los Operadores de Comercio Exterior poder realizar todas sus operaciones aduaneras de importación y exportación (Aduana del Ecuador SENA, 2011).

Callao opera bajo tres concesiones, las cuales corresponden a Autoridad Portuaria Nacional, que están a cargo de Dubai Ports World (Muelle Sur), APM Terminals (Muelle Norte) y Transportadora Callao S.A. (López C., 2015b, p.7).

Dubai Ports World (Muelle Sur) se ha convertido en una de las mayores inversiones en infraestructura portuaria de Perú, con la suma de 500 millones de dólares aproximadamente; en donde, con el último desembolso se amplió la boca de entrada de 180 m a 210 m y el dragado del canal de acceso de 10 m a 16 m. Además se construye la nueva avenida Néstor Gambetta (Perú21, 2015). El Muelle Sur, especializado en el manejo de contenedores de exportación, importación y transbordo, recibió su séptima grúa pórtico que contribuirá a incrementar la capacidad de movilización de contenedores. La grúa tiene entre sus principales características un alcance de 65 metros para atender buques de hasta 23 filas de contenedores de ancho, una altura de operación bajo *spreader*²¹ o sujetador de contenedores de 42 metros y una pluma²² horizontal de 76 metros (Agencia de Noticias Órbita, 2015).

El Muelle Norte del puerto de Callao, inició sus operaciones en 2011 con una conseción de 30 años, y con una inversión referencial de 750 millones de dólares aproximadamente en 10 años. En Agosto de 2014, APM Terminals presentó cuatro grúas *Super Post-Panamax*²³, las más grandes del mundo; para lograr así ser el puerto *hub*²⁴ de la región (Gestión, 2014).

²¹ Spreader: (Extensor) Dispositivo electromecánico con el que está habilitado todo tipo de equipo destinado al manejo de contenedores y cuya función es sujetar con seguridad los contenedores por su parte superior, para su adecuada manipulación (Glosario de terminología marítima portuaria, 2014, p.17).

²² Pluma: Pieza de hierro que en las embarcaciones es usada para suspender grandes pesos (Glosario de terminología marítima portuaria, 2014, p.24).

²³ Super Post-Panamax: Son buques diseñados especialmente para realizar viajes transoceánicos, su capacidad es de 8.000/10.000 TEUs (De Pascuale, 2015, p.55).

²⁴ Hub: Centro de recoger, clasificar y distribuir a un área o región en particular (DICCIONARIO DE COMERCIO EXTERIOR Y LOGISTICA, 2012, p.5).

Sin embargo, APM Terminals (Muelle Norte) viene presentando muchas quejas respecto a sobrecostos para la recepción o entrega de carga porque no cuentan balanzas disponibles y software adecuado. Además, los usuarios han notado que ha habido elevación de costos y creación de nuevos rubros sin la debida justificación. Y con respecto a la atención de buques, éstos tienen que esperar varios días para entrar a muelle y pagan sobrestadías²⁵ (Con Nuestro Perú, 2015).

Y Transportadora Callao es una terminal de embarque de concentrados de minerales, una obra considerada las más grande, moderna y competitiva de acuerdo a su diseño, financiado por cinco empresas privadas peruanas. La inversión fue de 163 millones de dólares y su construcción culminó en abril de 2014. Las instalaciones están adecuadas para que el proceso de embarque se realice de manera cerrada y segura, desde la salida de los almacenes hasta su llegar al nuevo terminal; por consiguiente esta obra permitirá que el sector minero peruano obtenga beneficios sociales y ambientales (El Comercio, 2014).

Situación actual en Valparaíso, Chile

El principal puerto de Chile es Valparaíso y es uno de los pioneros en América del Sur, en donde anualmente se moviliza más de 10 millones de toneladas de carga general. Y tiene terminales que reciben carga y pasajeros; así como buques portacontenedores, refrigerados²⁶, multipropósitos²⁷ y cruceros²⁸ (López C., 2015b, p.6).

²⁵ Sobrestadía: Cada uno de los días que se pasan después de la estadía previamente establecida. Cantidad que se paga por ello (Glosario de terminología marítima portuaria, 2014, p.28).

²⁶ Refrigerado: Barco acondicionado para el transporte de mercancías en bodegas que necesitan bajas temperaturas para su conservación (Rutas Marítimas en el Pacífico de los Países que conforman la Asociación de Estados del Caribe, 2016).

²⁷ Multipropósito: Buque que transporta mercancías diversas, carga general, a granel, contenedores e incluso pequeños tanques y que regularmente llevan sus propias grúas para la carga y descarga (Rutas Marítimas en el Pacífico de los Países que conforman la Asociación de Estados del Caribe, 2016).

²⁸ Crucero: Barco de travesía internacional, cuyos pasajeros alojados a bordo participan en un programa de grupo, que tiene previstas escalas turísticas temporales en uno o más puertos diferentes. Durante la travesía dicho buque no se dedica normalmente a embarcar y desembarcar otro tipo de

Valparaíso cuenta con dos terminales. La primera terminal es operada bajo concesión de Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. tiene un calado máximo autorizado de 18.8 m; por otro lado, tenemos a la segunda terminal que es operada por Terminal Cerros de Valparaíso, que tiene un calado de 8.2 m (López C., 2015b, p.6).

Valparaíso cuenta con poco espacio para almacenamiento, por ende no puede operar de manera eficiente; sólo se otorga dos días libres a los contenedores, al tercer día se debe pagar 100 dólares diarios hasta que el contenedor sea retirado finalmente. Es por ello, que el procedimiento aduanero implementado permite que la mercancía al día siguiente que el buque descarga; siempre y cuando el cliente haya presentado los documentos de importación correctos y los derechos arancelarios hayan sido pagados por adelantado (López C., 2015b, p.6-7).

Basados en la experiencia laboral de la autora, Valparaíso es un puerto de conexión requerido para *transporte multimodal*²⁹ con Argentina; tanto para importaciones y exportaciones debido a que acorta el tiempo de tránsito de llegar o salir de la Costa Este de América por el Océano Atlántico. Es decir, el sector de transporte terrestre internacional se ve beneficiado con esta ruta.

Ventajas y desventajas entre puertos a nivel regional

Luego de haberse detallado algunas realidades respecto a la infraestructura portuaria de los países en la Costa Pacífico de América del Sur, se puede evidenciar que Colombia, Perú y Chile no han dudado en el mejoramiento y construcción de sus puertos, que manejan profundidades

pasajeros; ni cargar o descargar ningún tipo de carga (Rutas Marítimas en el Pacífico de los Países que conforman la Asociación de Estados del Caribe, 2016).

²⁹ Transporte multimodal: Es aquel que se realiza utilizando dos o más medios de transporte, sean éstos marítimos, aéreos o terrestres, realizando el viaje bajo responsabilidad de un único transportador, denominado transportista multimodal, y amparado bajo un único documento de transporte (Glosario de Términos Marítimos Portuarios, 2010).

superiores a los 11 m en marea baja; y que los conllevaría al crecimiento en diferentes sectores productivos y comerciales a nivel nacional e internacional. Mientras que, Ecuador no ha tenido la convicción en prepararse para atender buques de mayor envergadura.

Entre los cuatro puertos previamente expuestos, se toma como ventajas y desventajas a nivel regional lo siguiente:

Ventajas

- ✓ Ubicación geográfica del puerto de *Buenaventura – Colombia*; porque posee menor distancia con los puertos de Asia, y es una gran opción para realizar transbordos desde y hacia los países del Pacífico.
- ✓ Ubicación estratégica del puerto de *Guayaquil – Ecuador*; quien posee cercanía con las áreas de producción más importantes del país.
- ✓ Experiencia del puerto de *Callao – Perú*; debido al movimiento de contenedores en la Costa Oeste de América del Sur, incluyendo que es competente en recibir buques *Super Post-Panamax*.
- ✓ Modelo portuario a seguir al del puerto *Valparaíso – Chile*; quienes manejan un sistema aduanero ágil, que permite el retiro de contenedores de manera inmediata, máximo 2 días a la llegada del buque, lo cual se convierte en una eficiencia a nivel portuario, naviero, e importador.

Desventajas

- ✓ En Buenaventura, aún falta la respectiva conexión ágil por carretera que une el recinto portuario con los usuarios.
- ✓ En Guayaquil, su canal de acceso no permite la atención a buques de mayor calado, máximo 9 m.
- ✓ En Callao específicamente en el terminal Muelle Norte, la falta de equipos y software adecuado para recibir o entregar carga, ha conllevado a que el terminal también realice subidas de precios sin justificación.

- ✓ En Valparaíso, debido a estar en un cerro, no cuenta con el espacio suficiente para el almacenamiento de carga, y por ende no se puede maniobrar eficientemente; es por ello de sus altos costos de sobrestadía.

Sectores que serían influenciados

De la misma manera, a continuación se definen los sectores que se verán influenciados directa o indirectamente por la ampliación del Canal de Panamá y reestructuración de cada uno de los puertos en Colombia, Ecuador, Perú y Chile:

- ✓ El sector naviero se verá influenciado en reorganizar sus estrategias y verificar si el volumen de carga justifica utilizar buques *Post-Panamax*.
- ✓ El sector portuario se verá influenciado en ser eficiente en sus operaciones, con equipos de tecnología de punta y personal altamente calificado en maniobras y atención al usuario.
- ✓ El sector aduanero se verá influenciado en implementar procedimientos ágiles para alcanzar el mismo ritmo de las operaciones portuarias.
- ✓ El sector importador y exportador se verá influenciado en conseguir fletes marítimos competitivos, ya que existe la posibilidad de que la tarifa por peaje en el Canal de Panamá, requerida para recuperar su inversión, les afecte sus presupuestos.
- ✓ El sector transportista terrestre se verá influenciado por el flujo de importaciones y exportaciones.
- ✓ Los gobiernos se verán influenciados en acertar por las inversiones realizadas por la reestructuración de puertos y creación de nuevos puertos.

- ✓ Sectores aledaños a la ubicación de los puertos se verán influenciados con la generación de empleos y afectaciones ambientales.

Proyectos actuales de puertos ecuatorianos

Retomando el tema con Ecuador, desde hace un tiempo atrás, se sugería la posibilidad de un puerto de aguas profundas debido a los problemas de calado del canal de acceso en Guayaquil; éste último permite la navegación de buques no mayores a 9 m de calado; pero los proyectos se *han* mantenido en proceso de negociación.

El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial en Octubre 2015, Ing. José Chamorro, manifestó que se habían ampliado la presentación de ofertas para la concesión de los puertos de Manta y Puerto Bolívar, de quienes ya el gobierno había invertido 7 millones de dólares en reforzamiento de muelles, atracadero y pavimentación de patios de contenedores, y más de 80 millones de dólares en reforzamiento de muelles respectivamente (López C., 2015b, p.7-8). Las concesiones están por adjudicarse a Agunsa (Chile) en Manta con una inversión prevista de 175 millones de dólares y Yilport (Turquía) en Puerto Bolívar con una inversión prevista de 750 millones de dólares (El Universo, 2016).

Finalmente, el proyecto de concesión del Puerto de aguas profundas en Posorja, se prevé que su inauguración de la primera terminal sea en el segundo semestre de 2017 o inicios de 2018 adjudicado a Dubai Ports World (López C., 2015b, p.7). La inversión oficial es de 1200 millones de dólares y la inicial sería de 530 millones de dólares; la terminal tendrá una extensión inicial de 128 hectáreas y contará con un área de almacenamiento de contenedores de unas 16 hectáreas y para instalaciones adicionales de unas 19 hectáreas. Se estima mover en promedio 2.5 millones de contenedores anuales con un frente de atraque de 15.5 m de profundidad, capaz de recibir

buques *Panamax* y *Post-Panamax*, generando así 6.000 empleos en la fase de construcción, y otros más en la de operación (El Universo, 2016).

A pesar de que no se ha realizado obras para profundizar el canal de acceso en Guayaquil, el buque *Cma Cgm Ganges* de la naviera *CMA-CGM*³⁰ arribó al puerto de Guayaquil con 2800 contenedores el 30 de agosto de 2015; su capacidad es de 9.962 TEUs y su calado de 14.5 m, es el buque más grande que había acoderado³¹ en los muelles de Guayaquil hasta ese momento (El Universo, 2015). La matriz de seguridad para el atraque³² de este buque fue aprobada luego de 6 meses de pruebas en Contecon Guayaquil, en donde el costo operativo fue de 200 mil dólares y se utilizaron tres remolcadores³³, y la participación de dos prácticos nacionales; sólo los faros³⁴ y boyas mandatorio para su acceso alcanzaron el costo de 70 mil dólares (López C., 2015b, p.5).

Hoy en día, el buque más grande que ha acoderado en Guayaquil es el buque *Maira XL* de la naviera *COSCO*³⁵, un enorme portacontenedores de 300 m de eslora y 48.20 m de manga; su capacidad total es para 8.918 TEUs, entregando 410 contenedores a la terminal de *TPG*³⁶ ubicada en la Isla Trinitaria, cuyo Gerente de Operaciones explicó que no hubieron

³⁰ *CMA-CGM*: Línea naviera francesa. Ocupa el tercer lugar en el ranking top 100 con el 8.9% de participación (Alphaliner, 2016).

³¹ Acoderar: Dar una codera a una boya, a la cadena del ancla o a un punto fijo en el muelle para aguantar la embarcación en una posición determinada (Llusá Di Nucci, 2009).

³² Atraque: Amarrar un barco a otro, a un muelle, o a una boya, etc. a los efectos de embarcar o desembarcar personas o cosas (Llusá Di Nucci, 2009).

³³ Remolcador: Embarcación de construcción fuerte, utilizada para mover a otras embarcaciones o buques (Llusá Di Nucci, 2009).

³⁴ Faro: Torre alta o estructura construida en un sitio elevado, con luz en su parte superior, para que durante la noche sirva de señal y aviso a los navegantes y de día la propia estructura cumpla con esta función (Glosario de terminología marítima portuaria, 2014).

³⁵ *COSCO*: Línea naviera china. Ocupa el sexto lugar en el ranking top 100 con el 4.2% de participación (Alphaliner, 2016).

³⁶ *TPG*: Siglas de Terminal Portuario de Guayaquil, que es un puerto privado. Nace de la necesidad de mejorar el servicio portuario en el Ecuador, sobre todo en Guayaquil que es el puerto de mayor movimiento de carga de importación y exportación. En Julio del año 2006 empieza la operación del puerto, con las debidas autorizaciones de las entidades de control correspondientes (Terminal Portuario de Guayaquil, 2013).

inconvenientes para el ingreso del buque, ya que TPG estaba autorizada para atender buques de hasta 305.99 metros (El Universo, 2016).



Figura 2. Buque Maira XL

Nota: Obtenido de El Universo, 2016.

Ante la situación económica mundial que se está viviendo actualmente, la capacidad de espacios en los buques sobrepasa la demanda; es por ello que algunas navieras han decidido fletar buques de menores dimensiones a América del Sur, pero CMA-CGM y HAPAG LLOYD³⁷ han decidido estar presente con buques *Post-Panamax* con el fin de transbordar contenedores hacia la Costa Este de América del Sur y que llegan buques vacíos o casi vacíos a la Costa Oeste de América del Sur (López C., 2015b, p.5).

El Gerente General de Cma-Cgm Ecuador dice:

Los barcos más pequeños ya no son tan eficientes por su arquitectura naval (...) ni siquiera el de 4 mil TEUs se lo puede recibir a full, ya que estos barcos tienen 10 m de calado. Tienen poca manga 33 o 32 m y de eslora 260 metros. Al tener poca manga hace que el barco sea inestable y obviamente el peso que genera marca el calado. (Javier Moreira, citado por López C., 2015b, p.6)

³⁷ HAPAG LLOYD: Línea naviera alemana. Ocupa el quinto lugar en el ranking top 100 con el 4.5% de participación (Alphaliner, 2016).

Sin embargo, también se debe destacar que a pesar de que la ampliación del Canal de Panamá ahorra gran cantidad de dinero y tiempo de tránsito de diferentes rutas, se debe comprender que Ecuador necesita mejorar su competitividad a fin de gozar una economía de escala, con el fin de justificar los costos de recaladas por buque.

Es así como el Gerente General de MAERSK LINE³⁸ Ecuador dice:

No es necesario traer un barco tan grande al Ecuador, por los altos costos operativos (...) los barcos que ingresamos al Ecuador tienen una capacidad de alrededor de 3.500 TEUs, con estos buques ingresamos llenos y salimos llenos y damos eficiencias operativas. Si tenemos una nave que se está utilizando al 60 o 70%, no es rentable, debe ser utilizado en un del 95%. (Jorge Dávila, citado por López C., 2015b, p.6)

Se comparte parcialmente la opinión del Sr. Jorge Dávila, Gerente General de Maersk Line Ecuador, en donde destaca la *eficiencia* de ingresar buques llenos y zarpar con buques llenos; y es que Ecuador es un país que no compite a grandes escalas y más aún cuando actualmente vive una etapa económica bastante incierta con el precio del petróleo a la baja y con salvaguardas arancelarias a las importaciones, que sí han logrado su reducción como se aprecia en la tabla detallada a continuación:

Tabla 1
Reducción de Importaciones en Ecuador por Salvaguardas Arancelarias

Línea Naviera	Reducción
Hapag Lloyd	15-20% (junio-agosto 2015 en comparación a 2014)
Hamburg Sud ³⁹	21% (julio 2015 en comparación a 2014)
Cma-Cgm	8% (julio 2015 en comparación a 2014)
Maersk Line	7-8% (enero-agosto 2015 en comparación a 2014)

Nota: Obtenido de Reportaje "Guayaquil compite en el Pacífico con marcada diferencia", Informar Informativo Marítimo Portuario de Octubre 2015

³⁸ MAERSK LINE: Línea naviera danesa. Ocupa el primer lugar en el ranking top 100 con el 14.8% de participación (Alphaliner, 2016).

³⁹ HAMBURG SUD: Línea naviera alemana. Ocupa el octavo lugar en el ranking top 100 con el 3.1% de participación (Alphaliner, 2016).

Definitivamente, Ecuador no puede quedarse atrás, y es por ello que ya ha empezado a tomar medidas para la reestructuración de sus puertos, incluso la creación del puerto de Posorja, y el dragado al canal de acceso al puerto de Guayaquil; sin embargo, es relevante que las autoridades pertinentes a estos hechos, den la respectiva prioridad a las fortalezas que cada uno de los puertos ya existentes poseen. Es decir, no crear competencias entre puertos ecuatorianos, sino hacerlo a nivel internacional; de tal manera, que los puertos nacionales puedan ser considerados en convertirse en un centro logístico para las líneas navieras.

Conclusiones

La ampliación del Canal de Panamá será un referente histórico para los países que hacen uso de él frecuentemente, como lo son los puertos del Este de Estados Unidos y los del Golfo de México como lo son Miami, Houston, Savannah, South Carolina y New York. Y de América del Sur, Cartagena y Buenaventura de Colombia, Valparaíso y San Antonio de Chile, y finalmente Perú y Ecuador.

Para los puertos de los países en la Costa Pacífico de América del Sur ha empezado su cuenta regresiva y la modernización de sus puertos responden a la mejora continua que el mundo de gran escala exige. Queda en cada uno de los países rediseñar sus modelos portuarios, aduaneros y comerciales para ganar todos como región y como país.

Opino que el gobierno ecuatoriano deberá analizar a qué industria podría serle eficiente trabajar con buques de gran calado y así poder analizar qué puertos ecuatorianos podrían mejorar sus instalaciones; es decir maximizar sus competencias, y no mal invertir en infraestructuras que luego no serán aprovechadas.

Y como consecuencia de gestiones del gobierno ecuatoriano que junto con ASTINAVE⁴⁰, presentan una propuesta interesante denominada Astillero del Pacífico, la cual es una instalación industrial que se ubica en Posorja, y que pretende construir nuevos buques *Post-Panamax* y captar participación del mercado en reparaciones de buques (Revista Naval, 2013).

⁴⁰ ASTINAVE: Astilleros Navales Ecuatorianos.

Bibliografía

- Maersk Line. (2016). *Glosario de transporte marítimo*. Obtenido de www.maerskline.com: <http://www.maerskline.com/es-pr/help/shipping-glossary>
- Aduana del Ecuador SENA. (2011). *Preguntas Frecuentes*. Obtenido de www.aduana.gob.ec: http://www.aduana.gob.ec/archivos/Ecuapass/faqs_ECUAPASS.pdf
- Agencia de Noticias Órbita. (30 de Noviembre de 2015). *Dp World Callao incorporó su séptima grúa pórtico súper post Panamax en el muelle Sur*. Obtenido de agenciaorbita.org: <http://agenciaorbita.org/dp-world-callao-incorporo-su-septima-grua-portico-super-post-panamax-en-el-muelle-sur/>
- Alphaliner. (2016). *Alphaliner - TOP 100*. Obtenido de www.alphaliner.com: <http://www.alphaliner.com/top100/index.php>
- Autoridad del Canal de Panamá. (31 de Diciembre de 2015). *Programa de Ampliación del Canal de Panamá*. Obtenido de Canal de Panamá: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/>
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá, Colombia: Pearson Educación.
- Campos Heredia, M. d. (Julio-Agosto de 2015). *Ruta para el siglo XXI*. Obtenido de Gobierno de España. Ministerio de Fomento: http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/1D266D39-D653-46E5-A3F1-2234E6E157C3/132608/Ex60_69.pdf
- CanalTv Canal de Panamá. (19 de Enero de 2016). *Avances de la Ampliación del Canal*. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=L2ZfX7JKCxA>
- Con Nuestro Perú. (27 de Septiembre de 2015). *Pésima gestión de APM Terminals afecta al comercio exterior*. Obtenido de www.connuestroperu.com: <http://www.connuestroperu.com/economia/47932-pesima-gestion-de-apm-terminals-afecta-al-comercio-exterior>
- Contecon Guayaquil. (2016). *Quiénes somos / Historia*. Obtenido de www.cgasa.com.ec: <http://www.cgasa.com.ec/quienes-somos/historia>

- De Pascuale, L. (2015). *Alistamiento de Buques*. Obtenido de Scribd: <http://es.scribd.com/doc/288912855/Conceptos-de-Alistamiento-de-Buques#scribd>
- Transcarveca. (2012). *DICCIONARIO DE COMERCIO EXTERIOR Y LOGISTICA*. Obtenido de www.transcarveca.com: <http://www.transcarveca.com/DICCIONARIODECOMERCIOEXTERIORYLOGISTICA.pdf>
- Directorio CAMAE. (2016, febrero). Internacionalizan a Puerto de Posorja. *Informar Informativo Marítimo Portuario*, 18(5), 3.
- Duarte Quesada, C. M. (2010). *Océano. El secreto del planeta Tierra*. Madrid, España: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Los libros de la Catarata.
- El Comercio. (29 de Mayo de 2014). *Inauguran muelle y faja transportadora de minerales en Callao*. Obtenido de elcomercio.pe: <http://elcomercio.pe/economia/negocios/inauguran-muelle-y-faja-transportadora-minerales-callao-noticia-1732794>
- El Economista. (3 de Enero de 2016). *La ampliación del Canal de Panamá se inaugurará en mayo de 2016*. Obtenido de www.eleconomista.es: <http://www.eleconomista.es/economia/noticias/725552/01/16/La-ampliacion-del-Canal-de-Panama-se-inaugurara-en-mayo-de-2016.html>
- El Universal. (24 de Mayo de 2015). *Buenaventura prepara su puerto para competir con el canal de Panamá*. Obtenido de www.eluniversal.com.co: <http://www.eluniversal.com.co/economica/buenaventura-prepara-su-puerto-para-competir-con-el-canal-de-panama-194746>
- El Universo. (31 de Agosto de 2015). *Acodera en Guayaquil gigantesco buque de contenedores*. Obtenido de www.eluniverso.com: <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/08/31/nota/5097629/acodera-guayaquil-mas-grande-portacontenedores-que-haya-anclado>
- El Universo. (13 de Enero de 2016). *Buque de 300m, el más grande en llegar al puerto de Guayaquil*. Obtenido de www.eluniverso.com: <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/01/13/nota/5342038/buque-300-m-mas-grande-llegar-puerto>
- El Universo. (16 de Febrero de 2016). *Se oficializa inversión de \$1.200 millones para puerto de Posorja*. Obtenido de www.eluniverso.com: <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/02/16/nota/5407795/se-oficializa-inversion-1200-millones-puerto-posorja>

- European Commission. (23 de Mayo de 2013). *Los puertos marítimos de Europa en el horizonte de 2030: retos futuros*. Obtenido de europa.eu: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_es.htm
- Gestión. (28 de Agosto de 2014). *Grúas gigantes Super Post Panamax llegan al Muelle Norte del puerto del Callao*. Obtenido de gestion.pe: <http://gestion.pe/economia/gruas-gigantes-super-post-bramax-llegan-al-muelle-norte-2106952>
- Intelligence Online. (4 de Marzo de 2014). *Glosario de terminología marítima portuaria*. Obtenido de www.intelligence-online.com: http://www.intelligence-online.com/work/models/PIC/Contenidos/GlosariosComercioInternacional/Glosario%20de%20terminologia%20maritima%20portuaria_PIC.pdf
- Secretaría Nacional de la Administración Pública. (2010). *Glosario de Términos Marítimos Portuarios*. Obtenido de www.administracionpublica.gob.ec: <http://diccionario.administracionpublica.gob.ec/adjuntos/glosario-de-terminos-maritimos.pdf>
- Licona Michel, Á., Reyes López, M., & Celaya Figueroa, R. (2015). *Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam*. Ciudad Obregón, México: ITSON Educar para Trascender.
- Lloyd's List Maritime intelligence. (2016). *Top 100 Container Ports 2015*. Obtenido de www.lloydslist.com: <http://lloydslist.com/ll/incoming/article466670.ece>
- Llusá Di Nucci, G. (2009). *Diccionario Náutico y de voces de la mar*. Obtenido de Diccionario Náutico: <http://diccionario-nautico.com.ar>
- López C., K. (2015, marzo). Guayaquil compite en el Pacífico con marcada diferencia. *Informar Informativo Marítimo Portuario*, 17(6), 4-9.
- López C., K. (2015, octubre). Puertos del Pacífico se modernizan tras ampliación Canal de Panamá. *Informar Informativo Marítimo Portuario*, 18(1), 4-8.
- López C., K. (2016, enero). Expectativa por concesión para dragar canal del Puerto de Guayaquil. *Informar Informativo Marítimo Portuario*, 18(4), 4-7.

- López C., K. (2016, febrero). Se espera luz verde a reciente proceso licitatorio Puerto de Manta. *Informar Informe Marítimo Portuario*, 18(5), 4-7.
- Naportec. (2013). *QUIENES SOMOS Y NUESTRA HISTORIA*. Obtenido de www.naportec.com.ec:
<http://www.naportec.com.ec/index.php/empresa/>
- Perú21. (18 de Agosto de 2015). *Callao: Mejoraron accesos marítimos y terrestres del primer puerto*. Obtenido de peru21.pe:
<http://peru21.pe/economia/callao-invertiran-us144-millones-mejorar-accesos-maritimos-y-terrestres-puerto-2225548>
- Real Academia Española. (2016). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de www.rae.es: <http://dle.rae.es/>
- Revista Naval. (15 de Julio de 2013). *Ecuador impulsará la construcción del Astillero del Pacífico*. Obtenido de www.revistanaval.com:
<http://www.revistanaval.com/noticia/20130716-050025-astillero-pacifico-astinave-ecuador/>
- Rutas Marítimos en el Pacífico de los Países que conforman la Asociación de Estados del Caribe. (2016). *Glosario*. Obtenido de rutaspacifico.guegue.info/rutas/SobreProyecto/:
<http://rutaspacifico.guegue.info/glosario/>
- Terminal Portuario de Guayaquil. (2013). *QUIENES SOMOS / HISTORIA*. Obtenido de www.tpg.com.ec:
<http://www.tpg.com.ec/index.php/es/quienes-somos/historia>

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Mónica Estela Malo Monroy, con C.C: # 0919742619 autora del trabajo de titulación modalidad Examen Complexivo: **Reestructuración de Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur** previo a la obtención del título de **INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES BILINGUE** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, modalidad Examen Complexivo, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 19 de febrero de 2016

f. _____
Nombre: Mónica Estela Malo Monroy
C.C: 0919742619



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN		
TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Reestructuración de Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur	
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Malo Monroy, Mónica Estela	
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	No aplica	
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil	
FACULTAD:	Facultad de Especialidades Empresariales	
CARRERA:	Escuela de Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe	
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe	
FECHA DE PUBLICACIÓN:	19 de febrero de 2016	No. DE PÁGINAS: 27
ÁREAS TEMÁTICAS:	Infraestructura Portuaria, Logística, Procedimientos Aduaneros	
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	CANAL DE PANAMÁ, POST-PANAMAX, COSTA PACÍFICO, AMÉRICA DEL SUR, LÍNEAS NAVIERAS, PUERTOS, TRANSPORTE MARÍTIMO, TERMINAL PORTUARIO	
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>El presente ensayo describe los avances de la ampliación del Canal de Panamá y las medidas que han tomado los Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur para atender los buques Post-Panamax. En este ensayo se aplica la técnica de la recolección de la información a través de fuentes secundarias como material impreso y digital (libros, periódicos, revistas, videos) vía internet. Adicional, se destaca las opiniones de dos expertos relacionados a la industria naviera de nuestro país. El objetivo principal de esta investigación es el de recopilar y analizar información respecto a la Reestructuración de los Puertos en la Costa Pacífico de América del Sur. Para alcanzar dicho objetivo, se describe la situación actual del proceso de reestructuración de puertos en Colombia, Ecuador, Perú y Chile, destacando ventajas, desventajas entre puertos a nivel regional; sectores que serían influenciados; así como, la descripción de proyectos actuales de puertos ecuatorianos.</p>	
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-2400220 / 0984244389	E-mail: monica.malo@cu.ucsg.edu.ec / moniemmm@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Alcívar Avilés, María Josefina	
COORDINADOR DEL PROCESO DE UTE	Teléfono: +593-4-2206950 / 0993578636	
	E-mail: maria.alcivar06@cu.ucsg.edu.ec / pep@alcivara@yahoo.com	
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA		
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):		
Nº. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		