



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

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TEMA:

**ANÁLISIS DEL IMPACTO POR LA CREACION DEL PUERTO
DE AGUAS PROFUNDAS DE POSORJA EN LA
CAMARONERA FREDDY SHRIMPS CIA. LTDA.**

AUTORAS:

Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna

Matute Petroche, Génesis Thayli

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
INGENIERO EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TUTOR:

Ing. Sánchez Parrales, Carlos Eduardo, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

19 de septiembre del 2016

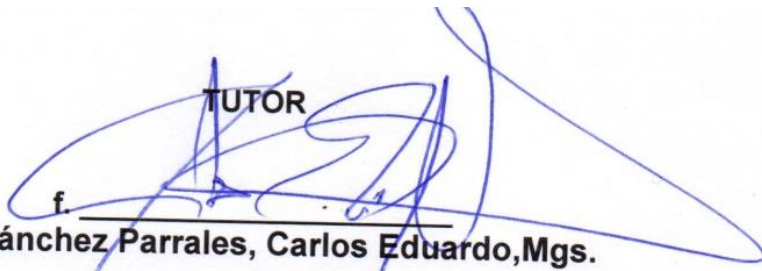


UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna y Matute Petroche, Génesis Thayli**, como requerimiento para la obtención del Título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**.

TUTOR
f. 
Ing. Sánchez Parrales, Carlos Eduardo, Mgs.

DIRECTOR (e) DELA CARRERA

f. 
Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth Mgs.

Guayaquil, a los 19 días del mes de septiembre del año 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna y Matute
Petroche, Génesis Thayli**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, **Análisis del impacto por la creación del puerto de aguas profundas de Posorja en la camaronera Freddy Shrimps cia. Ltda** previo a la obtención del Título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 19 días del mes de septiembre del año 2016

LAS AUTORAS

f. *Gabriela Huayamabe R.*
Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna

f. *Génesis Matute P.*
Matute Petroche, Génesis Thayli



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna y Matute
Petroche, Genesis Thayli**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación **Análisis del impacto por la creación del puerto de aguas profundas de Posorja en la camaronera Freddy Shrimps cia. Ltda**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 19 días del mes de septiembre del año 2016

LAS AUTORAS

f. Gabriela Huayamabe R.

Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna

f. Genesis Matute P.

Matute Petroche, Génesis Thayli



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

REPORTE URKUND

The screenshot displays the URKUND interface. On the left, a sidebar shows document details: 'Documento' (HUAYAMABE_GABRIELA_MATUTE_THAYLI_FINAL.docx), 'Presentado' (2016-08-30 20:45), 'Presentado por' (Carlos Eduardo Sanchez Parrales), 'Recibido' (carlos.sanchez02.ucsg@analysis.orkund.com), and 'Mensaje' (Trabajo de Titulación: ANÁLISIS DEL IMPACTO POR LA CREACIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS DE POSORJ). On the right, a 'Lista de fuentes' table lists sources with columns for 'Categoría' and 'Enlace/nombre de archivo'. The table includes entries like 'Análisis del Impacto por la cre...', 'TESIS DESARROLLO-URKUND...', 'DOSSIER (Verónica Pazmiño)...', '1442409177_PROEXPO.docx', 'TESIS posi 1.doc', and 'http://logistics.gatech.pa/es/a...'. A bottom toolbar contains icons for navigation and actions like 'Exportar' and 'Compartir'.

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	Análisis del Impacto por la cre...
	TESIS DESARROLLO-URKUND...
	DOSSIER (Verónica Pazmiño)...
	1442409177_PROEXPO.docx
	TESIS posi 1.doc
	http://logistics.gatech.pa/es/a...

Link: <https://secure.orkund.com/view/21247220-310551-179143#DYs7akNRDAX38urBXP2vvBXjlpqkvMJuXJrsPULDYZB0PsfzVxvC0EmJnUoxBBHYphFNJLDfMxpl42iCxV0xNBAk+npRhvDFiaYYuOOBZZYYRtrHF+44oaPB5544RtvgliEkKSTQY4UM04FldT4ZtN3jvf5+zp/zsfX6/F9XNcluls iq8qXpPnfPw==>

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme fuerzas y guiarme durante este camino.

A mi padre por ser mi apoyo incondicional, por esforzarse día a día por mi bienestar y sobre todo por su fe puesta en mí.

A mi madre por ser mi amiga, por ser siempre mi refugio y por tener, en toda circunstancia, sus brazos abiertos para mí.

A mi tía quien estaría orgullosa de leer estas palabras.

A mi hermano por su bizarra demostración de afecto y porque aunque muchas veces no me entienda, siempre está para mí.

A mi hermana quien me escucha diariamente y con quien extrañamente siempre tengo algo de qué hablar. Mi eterna amiga.

A toda mi familia por su constante apoyo y cariño.

A mi mejor amiga y compañera de tesis por su paciencia y por esta amistad que ha compartido miles de experiencias.

A aquella amiga que se quedó conmigo, mi confidente, Melanie.

A aquel amigo con quien he compartido momentos que solo ambos entendemos, JH.

Al grupo de logística quienes han sido buenos compañeros y hemos hecho de estos 4 años de estudio, una vivencia de amistad y compañerismo.

Gabriela Huayamabe Ruiz

AGRADECIMIENTO

*Agradezco a Dios por haberme permitido culminar esta etapa de mi vida
y poder lograr mis objetivos.*

*A mi familia, quienes han sido participes de mi ciclo universitario en
todo momento.*

*A mi mejor amiga, que pese a las situaciones que hemos atravesado,
estamos alcanzando cada uno de nuestros objetivos.*

*A mis amigas, que gracias a sus conocimientos, habilidades,
compañerismo y sobre todo amistad, han estado en las buenas y malas
conmigo, siendo mí soporte en momentos de fatiga y cansancio en
todos estos años de Universidad.*

*A mis maestros, a quienes les debo gran parte de mis conocimientos,
gracias por su paciencia y enseñanza para que este proyecto se lleve a
cabo.*

Génesis Thayli Matute Petroche

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a aquella persona que marcó mi alma desde que nací, a aquella que guió mis primeros pasos y nunca me dejó rendir.

A aquella gran mujer que aunque ahora no se encuentre conmigo, sé que desde el cielo me mira y me brinda su mejor sonrisa.

Esto va para ti, abuelita.

Gabriela Huayamabe Ruiz

DEDICATORIA

El presente proyecto lo dedico en primer lugar a Dios, por ser quien guía cada uno de mis pasos, llenándome de fortaleza en momentos difíciles.

A mi madre quien con su amor y dedicación me enseñó a luchar por lo que quiero y quien representó gran esfuerzo en momentos de decline.

A mi hermana por ser mi apoyo incondicional en todo momento, por creer en mí siempre y por ser quien me inspira a ser mejor cada día.

A mi cuñada por sus sabios consejos, por la paciencia que me brinda y por la motivación constante.

A mi familia en general, que gracias a su apoyo, amor, y constancia llenan mi vida de alegría, siendo mi pilar fundamental además de ser partícipes de mis logros y caídas. Sin ellos jamás hubiese podido conseguir lo que hasta ahora. Los amo con mi vida.

Génesis Thayli Matute Petroche



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ing. Sánchez Parrales, Carlos Eduardo, Mgs.

TUTOR

f. _____

Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth Mgs.

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Ing. Freire Quintero Cesar Enrique

COORDINADOR DEL ÁREA



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CALIFICACIÓN

Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna

Matute Petroche, Génesis Thayli

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	21
CAPÍTULO 1	22
1 GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN	22
1.1 Presentación del Problema	22
1.1.1 Antecedentes	22
1.1.2 Planteamiento del Problema	23
1.1.3 Formulación del Problema	23
1.1.4 Delimitación del problema	24
1.1.5 Objetivos	24
1.1.6 Justificación	24
1.1.7 Hipótesis	26
1.1.8 Preguntas de la investigación	26
1.1.9 Variables de Investigación	27
1.2 Bases conceptuales	27
1.2.1 Puerto marítimo	27
1.2.2 Transporte marítimo	29
1.2.3 Proceso logístico de un puerto marítimo	30
1.2.4 Buques	31
CAPÍTULO 2	34
2 MARCO REFERENCIAL	34
2.1 Introducción	34
2.2 Comercio Internacional	34
2.3 Sector Naviero - Portuario	37
2.3.1 Importancia de Puertos Marítimos	37
2.3.2 Principales rutas marítimas	37
2.3.3 Rutas marítimas globales	38
2.4 Puertos mas importantes a nivel mundial	41
Guangzhou Harbor	47
2.5 Sistema portuario de Ecuador	49
2.6 Análisis del Puerto Guayaquil	55
2.7 Situación de la Empresa	56
2.7.1 Descripción Corporativa	56

2.7.2 Descripción Financiera Actual.....	60
CAPITULO 3.....	73
3 MARCO METODOLÓGICO	73
3.1 Metodología de la investigación	73
3.2 Método	74
3.2.1 Método inductivo.....	74
3.2.2 Método Deductivo	74
3.3 Enfoque.....	74
3.4. Diseño de la investigación.....	75
3.5 Universo	76
3.6 Muestra	78
3.7 Interpretación de la recolección de datos	78
3.7.1 Resultados de las encuestas	78
3.7.1 Conclusiones de las encuestas.....	87
CAPITULO 4.....	89
4 ANÁLISIS.....	89
4.1 Puerto de aguas profundas Posorja	89
4.1.1 Antecedentes.....	89
4.1.2 Beneficios	90
4.2 Análisis de mejora	91
CONCLUSIONES	95
RECOMENDACIONES.....	97
REFERENCIAS	98

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operaciones y funciones de un puerto.....	28
Tabla 2 Ventajas del transporte marítimo	29
Tabla 3 Puertos más importante a nivel mundial	42
Tabla 4 Valores Corporativos de la empresa Freddy Shrimps Cía. Ltda	58
Tabla 5 Estado de Resultado 2010.....	60
Tabla 6 Estado de Resultado 2011	61
Tabla 7 Estado de Resultado 2012.....	62
Tabla 8 Estado de Resultado 2013.....	63
Tabla 9 Estado de Resultado 2014.....	64
Tabla 10 Estado de Resultado 2015.....	65
Tabla 11 Porcentaje de gastos en logística	66
Tabla 12 Índices de crecimiento de las Ventas.....	67
Tabla 13 Margen Neto de la empresa camaronera.....	69
Tabla 14 Márgenes Bruto, Operacional y Neto	70
Tabla 15 Niveles de Ventas en millones de libras.....	71
Tabla 16 Empresas que exportan por sectores	76
Tabla 17 Estado final de los productos exportado	78
Tabla 18 Ventajas por la construcción del Puerto de Posorja.....	79
Tabla 19 Puerto Posorja y sistema portuario	81
Tabla 20 Mejoramiento de la competitividad.....	82
Tabla 21 Creación del puerto y demanda de exportación.....	83
Tabla 22 Construcción del puerto y reducción de costos.....	84

Tabla 23 Construcción del puerto y aumento de empleo	85
Tabla 24 Construcción del puerto y desarrollo económicos.....	86
Tabla 25 Vtas Totales VS Gastos de logísticas	92
Tabla 26 Estado de Resultado proyectado año 20XX	94

INDICE DE FIGURAS

Figura 1	Ranking puertos 2015.....	25
Figura 2	Proceso Logístico de desembarque en un Puerto	30
Figura 3	Proceso logístico de embarque en un puerto	31
Figura 4	Capacidad de los buques Panamax - Post Panamax.....	33
Figura 5	Exportaciones no petroleras 2015	35
Figura 6	Evolución de las exportaciones no petroleras 2015.....	35
Figura 7	Total exportación no petrolera 2015	36
Figura 8	Evolución de las exportaciones no petroleras 2015.....	36
Figura 9	Principales rutas comercio marítimo mundial	38
Figura 10	Principales rutas marítimas globales	39
Figura 11	Canal de Suez	40
Figura 12	Canal de Panamá	40
Figura 13	Estrecho de Ormuz	41
Figura 14	Sector Marítimo.....	43
Figura 15	Puerto de Singapur	43
Figura 16	Puerto de Shenshen	44
Figura 17	Puerto Hong Kong	45
Figura 18	Puerto Busan	45
Figura 19	Puerto Ningbo.....	46
Figura 20	Puerto Qingdao.....	47
Figura 21	Puerto Guangzhou Harbor.....	47
Figura 22	Puerto de Dubai.....	48

Figura 23 Puerto de Tiajin.....	49
Figura 24 Puerto de Guayaquil	50
Figura 25 Puerto de Bolívar	52
Figura 26 Puerto de Manta	53
Figura 27 Exportadores del Puerto de Manta	53
Figura 28 Destinos de las exportación del Puerto de Manta.....	54
Figura 29 Puerto de Esmeraldas	55
Figura 30 Proceso del Empaquetado.....	59
Figura 31 Gastos por Logísticas	66
Figura 32 Índices de crecimiento de las Ventas.....	68
Figura 33 Margen Bruto de la Empresa camaronera.....	69
Figura 34 Márgenes Bruto, Operacional y Neto.....	70
Figura 35 Niveles de Ventas en millones de libras	72
Figura 36 Estado del producto final al exportarlo.....	79
Figura 37 Ventajas por la construcción del Puerto de Posorja.....	80
Figura 38 Puerto Posorja y sistema portuario	81
Figura 39 Mejoramiento de la competitividad.....	82
Figura 40 Creación del puerto y demanda de exportación.....	83
Figura 41 Construcción del puerto y reducción de costos	84
Figura 42 Construcción del puerto y aumento de empleo.....	85
Figura 43 Construcción del puerto y desarrollo económicos.....	86
Figura 44 Ventas y Gastos de Logística	93

RESUMEN

El transporte marítimo actualmente se ha convertido en un medio que permite la movilización de grandes mercaderías, productos y bienes en gran escala de un lugar a otro que por lo general son naciones. Los puertos juegan un papel de importancia, ya que en los mismos se realizan actividades de carga, descarga, almacenamiento entre otros servicios todo esto ayuda a fomentar el comercio exterior y a la libre movilización de productos al mercado internacional. Por medio del presente trabajo de investigación se trata de identificar los principales factores que mejorarían en las diferentes actividades de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. con la creación del nuevo puerto de aguas profundas en Posorja. Los principales puntos de evaluación fueron el mejoramiento en los costos y gastos ocasionados por la logística, el posible incremento de la demanda, aumentando la rentabilidad de la empresa. El estudio se lo realizó por medio de un enfoque de investigación cuantitativa con el apoyo de recursos secundarios como la entrevista y fuentes de información que permitan obtener resultados útiles para el proceso investigativo y de esta manera poder responder a las diferentes preguntas de investigación planteadas y alcanzar el cumplimiento de los objetivos establecidos.

Palabras claves: LOGÍSTICA, PUERTO, TRANSPORTE MARÍTIMO, POSORJA, DEMANDA, COMERCIO INTERNACIONAL.

ABSTRACT

The maritime transport nowadays has turned into a way that allows the mobilization of big goods, products and large-scale goods from one place to another, which generally are nations. The ports play an important role, since in those ones activities of load, unload, storage are made between other services. All that helps to promote foreign trade and to the free movement of products to the international market. Through this research work it tries to identify the main factors that would improve in the different activities of the shrimp business Freddy Shrimps Cia. Ltda. with the bulding of the new deepwater port in Posorja. The main evaluation points were the improvement in costs and expenses incurred by the logistics, the possible increase in demand, increasing the profitability of the company. The study was conducted by an approach quantitative research with the support of secondary resources as the interview and sources of information that allow to obtain useful results for the investigative process and thus be able to respond to different research questions and achieve the fulfillment of the established aims.

Keywords: LOGISTICS, PORT, SHIPPING, POSORJA, DEMAND, INTERNATIONAL TRADE.

RÉSUMÉ

Actuellement les routes maritimes sont un moyen qui permet le transport de grandes marchandises, de produits et de biens à grande échelle d'un lieu à d'autres, et cela se fait en général entre tous les pays. Les ports jouent un rôle important, parce que c'est là que l'on réalise les embarquements, débarquements, stockage et d'autres services qui aide à promouvoir le commerce extérieur et le libre-échange de produits sur le marché international. Le but de cette investigation, c'est d'identifier les principaux facteurs qui pourraient améliorer les différentes activités de l'entreprise de crevettes Freddy Shrimps Cia. Ltda. avec la création d'un nouveau port de <<Aguas profundas en Posorja>>. Le résultat obtenu fut une amélioration dans les coûts et dépenses occasionnés par la logistique, une possible augmentation de la demande, et de la rentabilité de l'entreprise. L'étude s'est réalisée à partir d'une méthode quantitative avec l'appui de ressources secondaires, telles que des entrevues, des enquêtes, qui ont permis d'obtenir des résultats utiles au processus d'investigation. De cette manière nous avons pu répondre aux différentes questions plantées par notre recherche et atteindre les objectifs établis.

Mots-clés: LOGISTIQUE, PORT, TRANSPORT MARITIME, POSORJA, DEMANDE, COMMERCE INTERNATIONAL.

INTRODUCCIÓN

Por medio del dinamismo constante en la economía se ha permitido un desarrollo sostenible en las diferentes actividades empresariales, sumado a esto aumentan los diferentes medios o herramientas para promover una buena comunicación entre diferentes empresas, o entre diferentes naciones.

Actualmente las diferentes naciones no pueden desarrollarse sin la ayuda de otras, así mismo las empresas necesitan de otras que permitan el libre desarrollo, debido a ello es necesaria la utilización de un medio que permita el traslado de diferentes bienes de una nación a otra.

El comercio internacional permite una libre circulación de mercaderías contribuyendo al desarrollo de la economía de los países, de tal forma que permita satisfacer la demanda insatisfecha, por la falta de producción nacional, para que se logre un libre desarrollo del comercio exterior es necesario la utilización de los puertos que convierten en un medio de comunicación y de movilización de carga o mercadería entre las naciones.

Los puertos son el principal nodo de red física en el transporte marítimo, los mismos cumplen funciones de logísticas de relevancia dentro del comercio internacional, se los considera como un punto clave en la globalización de los mercados ya que por medio de ellos las diferentes embarcaciones podrán cargar y descargar sus mercaderías y luego ser distribuidas para la venta.

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad el análisis de mejora dentro de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda, luego de la creación del nuevo puerto de aguas profundas ubicado en la ciudad de Posorja. Con el presente análisis se evaluará los diferentes factores que intervienen en el transporte de carga, determinando cuál es el posible índice de mejora que la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. mantendría en su traslado de mercadería a los mercados internacionales.

CAPÍTULO 1

1 GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Presentación del Problema

1.1.1 Antecedentes

El puerto de Guayaquil ha sido desde sus épocas coloniales uno de los puertos fluviales y marítimos con mayor importancia y eficacia de América del Sur, su favorecida ubicación geográfica ha permitido atraer el interés de empresas navieras de gran renombre en otros países. El emprendimiento y dinamismo de sus habitantes lo convirtieron en una puerta de la Patria; impulsando, con su actividad agro-exportadora, vastas regiones de las Provincias del país, tanto del litoral, como de la sierra; a tal punto, que el 96% del comercio exterior del Ecuador, que necesita ir en contenedores, entra o sale por esta ciudad.

Guayaquil, es por excelencia la ciudad puerto del país, históricamente ha mantenido una fuerte identidad portuaria, económica y social, lo que ha llegado a convertir al Puerto Marítimo de Guayaquil, en el principal puerto del Ecuador, por el desarrollo que han alcanzado la terminal portuaria estatal concesionada y las terminales portuarias no estatales. (Camara Marítima del Ecuador, 2013)

Henry Kronfle, presidente de la Cámara de Industrias de Guayaquil asegura que el puerto de Guayaquil se encarga de manejar el 90% total de la carga de contenedores del país. En relación a eso, hace que el 70% de la carga sea no petrolera entre importaciones y exportaciones. En el año 2014 movió un millón 400 mil contenedores de 20 pies. Además, al puerto del Estado entraron 983 buques que fueron los responsables de mover 10,8 millones de toneladas frente a 9,6 millones que se presentó en el año 2011. El Puerto de Guayaquil sube 13%, mientras el de Bolívar baja 15%, el de Esmeraldas baja 20% y el de Manta baja el 15%. (Mashitimes, 2013)

Sin Embargo, el calado actual del puerto de Guayaquil, presenta problemas los cuales que deben resolverse, los puertos que compiten con Guayaquil en el Pacífico

Sur son: Callao, que presenta un calado de 11 m, dragándose a 17 m; Buenaventura, con un calado de 12 m, dragándose a 15 m; y por último Valparaíso, que cuenta con un calado autorizado de 13 m, sin planes de dragado. (Holguín , 2013)

De acuerdo a lo antes mencionado y recalando que todas las exportaciones camaroneras salen de la ciudad de Guayaquil, el estudio se va a centrar en el análisis del impacto que tendrá la creación futura del Puerto de aguas profundas de Posorja específicamente en la camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.

1.1.2 Planteamiento del Problema

El actual problema que presenta Guayaquil en referencia a su calado es el que ha dado paso a que se realizara un nuevo puerto de aguas profundas en Posorja, por esta razón la firma Dubaití Dubái Port World ha estado decidiendo desde el año 2013 realizar una inversión de 12 millones con el fin de que se construya el primer puerto de aguas profundas en Posorja.

Esta necesidad se ha visto urgente por el canal de Panamá lo cual incide que el puerto de Guayaquil maximice su calado para el paso de los buques, algo que no se puede dar de un momento a otro. Además, cabe mencionar que con la creación del puerto de aguas profundas de Posorja se incrementará la logística en las camaroneras que se encuentren a su alrededor evitando excesivos costos de transportes para el envío de sus productos hacia otros puertos más lejanos.

En el presente trabajo de titulación veremos los factores a ser analizados para identificar si con la operatividad del nuevo puerto se dará un incremento de la demanda en los contenedores de la empresa Freddy Shrimps Cia. Ltda., además de reconocer cuales son los beneficios principales para el sector acuícola.

1.1.3 Formulación del Problema

¿Con la operatividad del Puerto de Aguas Profundas de Posorja se incrementará la demanda de Contenedores para la camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.?

1.1.4 Delimitación del problema

La delimitación del problema presente cuyo tema es el análisis del impacto en la camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. por la creación del puerto de aguas profundas está dado de la siguiente manera: El aspecto problemático es si la creación del nuevo puerto de aguas profundas en Posorja tendrá ventajas y desventajas en las empresas del sector camaronero. El área donde se realizará el proyecto es el análisis interno en una camaronera por la creación del puerto de aguas profunda Posorja, el cual se encuentra ubicado en la provincia del Guayas vía a la Costa – Guayaquil. El contexto temporal es de 5 meses aproximadamente

1.1.5 Objetivos

Objetivo general

Analizar los efectos sobre la demanda y la rentabilidad de la camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. a partir de la creación del Puerto de Aguas Profundas en Posorja.

Objetivos específicos:

1. Identificar los beneficios de la creación y puesta en marcha del Puerto de Aguas Profundas en Posorja para la actividad acuícola del sector.
2. Determinar la situación actual de la camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. (Demanda, competencia, rentabilidad, clientes).
3. Pronosticar la reducción de costos y crecimiento de la demanda de la camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda., con la creación del Puerto de Aguas Profundas en Posorja por 5 años a través de una simulación con referencia en otros puertos de estas características en América Latina.

1.1.6 Justificación

En Ecuador el comercio internacional que se ha ido presentando a través de los años ha tenido como punto principal el puerto marítimo de Guayaquil por lo que sus distintas características funcionales las cuales son la eficiencia, ubicación

geográfica, el correcto tránsito de contenedores y el manejo seguro y eficiente de la carga; han sido de mayor soporte para que este puerto principal sea considerado como una de las actividades primordiales de la ciudad de Guayaquil, convirtiéndose también una de las principales del país.

El puerto de Guayaquil según el *especial ranking puertos 2015*, ocupa el décimo lugar a nivel mundial, mediante un informe publicado en América economía en el año 2015. A pesar de las características funcionales mencionadas anteriormente del puerto de Guayaquil, existen ciertos problemas los cuales tienen como origen la poca capacidad de calado que no permite el ingreso de buques con carga de gran capacidad. (“Ranking Puerto 2015,” 2015)

RK 15	RK 14	Puerto	País	Sub Región	Datos significativos por puerto 2014 (1)				
					Teus 2014 (miles)	Var. Teus 13-14	Superficie (km2)	Sitios de atraque	Sitios para contenedores
1	1	Balboa (2)	Panamá	Caribe	3.388,4	2,5	2,04	8	8
2	5	Santos	Brasil	Atlántico Sur	3.684,8	6,8	7,80	65	17
3	2	Cristobal Colón (2)	Panamá	Pacífico Centro	3.317,1	-1,2	3,77	17	15
4	10	Miami (3)	Estados Unidos	Caribe	925,5	2,7	2,60	17	7
5	9	Cartagena (2)	Colombia	Caribe	2.385,5	18,4	1,30	9	7
6	3	Manzanillo	México	Pacífico Centro	2.355,1	11,2	4,37	21	11
7	6	Callao	Perú	Pacífico Sur	1.992,5	7,4	1,49	19	8
8	8	San Antonio	Chile	Pacífico Sur	1.177,0	8,6	8,35	9	6
9	19	Valparaíso	Chile	Pacífico Sur	1.010,3	10,9	0,79	5	3
10	7	Guayaquil	Ecuador	Pacífico Sur	1.056,5	0,0	0,95	10	4
11	4	Buenos Aires	Argentina	Atlántico	1.745,2	-2,2	4,70	23	11

Figura 1 Ranking puertos 2015

Fuente: América economía

La creación del nuevo puerto de aguas profundas de Posorja es una opción que beneficiará a Ecuador, dado que generará mayor competitividad de conformidad a los puertos de gran calado existentes a nivel mundial.

El sector camaronero es uno de los sectores de que genera la mayor cantidad de ingresos de divisas producto de las exportaciones, por lo que es de mucha utilidad reconocer cual será la influencia que tendría el Puerto de Aguas Profundas en Posorja con la demanda de contenedores para la empacadora Freddy Shrimps Cía. Ltda.

1.1.7 Hipótesis

Según la problemática del presente trabajo de investigación, se plantea la siguiente hipótesis:

¿La creación del nuevo puerto de aguas profundas en la ciudad de Posorja incrementara la rentabilidad de la empresa Freddy Shrimps Cía. Ltda.?

1.1.8 Preguntas de la investigación

- ¿Cuáles son los beneficios de crear el nuevo puerto de aguas profundas en la ciudad de Posorja?
- ¿Cuál es la situación actual de la empresa camaronera Freddy Shrimps en el comercio internacional?
- ¿Cuál sería el índice de reducción del costo en las actividades de exportación de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.?
- ¿Cuál sería el índice de crecimiento en las ventas y demanda de la empresa camaronera Freddy Shrimps la creación del puerto de Posorja?

1.1.9 Variables de Investigación

Variable Independiente

Puerto de Aguas Profundas de Posorja (impacto)

Variable Dependiente

Demanda de contenedores en empresa Freddy Shrimps Cia. Ltda. (Demanda)

1.2 Bases conceptuales

1.2.1 Puerto marítimo

Un puerto es un punto de la orilla marítima fluvial, que es utilizado como un medio para el intercambio de mercadería, por lo tanto, el puerto es un punto de enlace entre dos sistemas de transporte el terrestre y el acuático, para ello es necesario que el puerto posea características primordiales y las condiciones adecuadas como lo es facilidad de acceso, aguas tranquilas, apoyo operacional compatible con el tipo de mercadería que transporta.

Según (Adamir J. de Souza & Jaime Rodrigo, 2003) indica que un puerto es un punto de costa donde los buques pueden encontrar refugio, cargar y descargar mercancías, tiene origen con la existencia de la navegación, actualmente un puerto es un acceso fácil, de aguas tranquilas, que posea buena profundidad, anclaje firme y espacio suficiente como para la maniobra segura de las embarcaciones.

Los puertos marítimos de un país constituyen uno de sus activos logísticos estratégicos más relevantes, dada su participación en el intercambio internacional de bienes. De acuerdo con estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2012) más del 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima, siendo los puertos los nodos que permiten operar dicho intercambio (Trade & Logistics Innovation Center, 2014)

La importancia económica que posee un puerto dentro del desarrollo de una sociedad es relevante puesto que por medio de un puerto aumenta el ingreso de mercadería necesaria para la producción, comercialización de productos dentro de

un país, de tal forma que permite un dinamismo constante en las diferentes actividades de intercambio.

Para (Freire Seoane & Gonzalez Laxe, 2003) indica que la importancia de un puerto para las empresas es relevante ya que ayuda a construir una estructura productiva y empresarial competitiva lo que permite a las organizaciones mantener tasas significativas de rentabilidad.

Los puertos construyen un medio o enlace dentro de la cadena de transporte, de tal forma que la eficiencia de los mismos afecta a la competitividad de un país por medio de la reducción de precios de exportación una vez obtenida la eficiencia portuaria, favoreciendo a la competitividad de los diferentes productos que el país mantiene en los mercados internacionales.

Tabla 1 Operaciones y funciones de un puerto

	Embarque, desembarque y transferencia de pasajeros.
Principales operaciones	Embarque, desembarque y transferencia de cargo hacia y desde un buque.
	Almacenamiento y depósito de mercancías en tierra y estiba hacia y desde barcos.
	Proveer acceso interno y conectividad intermodal.
	Servicios complementarios a los transportistas marítimos.
Principales funciones	Garantizar la seguridad para los buques en todo el proceso.
	Proporcionar las instalaciones y equipos necesarios para los buques en el fondeo, arribo, carga y descarga.
	Proporcionar el transporte, almacenaje y servicio de mantenimiento en el puerto.
	Proporcionar refugio, reparación, mantenimiento a buques y otras naves en casos de emergencia.
	Proporcionar otros servicios a los buques de carga.

Fuente: Adaptación de (Georgia Tech, 2014)

1.2.2 Transporte marítimo

El transporte por vía marina posee ventajas que contribuyen al mejoramiento de la competitividad de las empresas.

Tabla 2 Ventajas del transporte marítimo

Tipo	Caracterización
Capacidad de almacenamiento	Los buques son medios o herramientas de transporte que contribuyen al traslado de grandes cantidades de materiales, productos o bienes frente a los transportes de tipo aéreo o terrestre.
Fletes competitivos	Los fletes por vía marítima son considerados como competitivos y bajos. El inconveniente que puede surgir es por los recargos por combustible y otros gastos, sin embargo, igual representan una forma más económica de transporte a grandes distancias.
Estacionalidad	Las condiciones climáticas en muchos casos pueden afectar o retrasar la salida de otros medios como los aviones, sin embargo, un barco puede desenvolverse con mayor facilidad en cortos espacios de tiempo.
Flexibilidad de materias transportables	En los barcos se puede cargar diferentes materiales, a diferencia del medio de transportación aérea en donde no se puede introducir o cargar líquidos, petróleo y artículos peligrosos.

Fuente: Adaptación de (Cousteau, 2013)

1.2.3 Proceso logístico de un puerto marítimo

Considerando que los puertos son importantes medios de interface dentro de la cadena de suministro, debido a que realizan la conexión entre la transportación terrestre y marítima, con los componentes de la distribución de productos (Georgia Tech, 2014)

Los puertos son puntos de convergencia entre el interior y los sistemas de transporte costeros, lo que se define como el área de influencia interior del puerto. Esta función puede ser directa a través del acceso por carreteras, indirecta en la medida que la carga llegue a una terminal interina (por ejemplo, una estación de tren), o por medio de la consolidación del tráfico en un puerto regional y embarcados por cabotaje. Los puertos marítimos son puntos de distribución hacia el interior y el sistema de transporte costero, lo que se define como el área de influencia exterior del puerto (Georgia Tech, 2014).

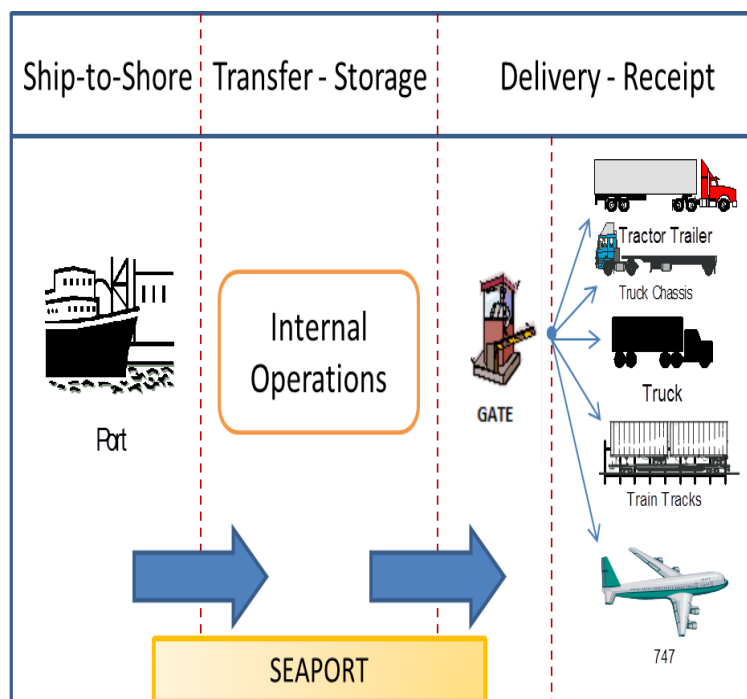


Figura 2 Proceso Logístico de desembarque en un Puerto

Fuente: (Georgia Tech, 2014)

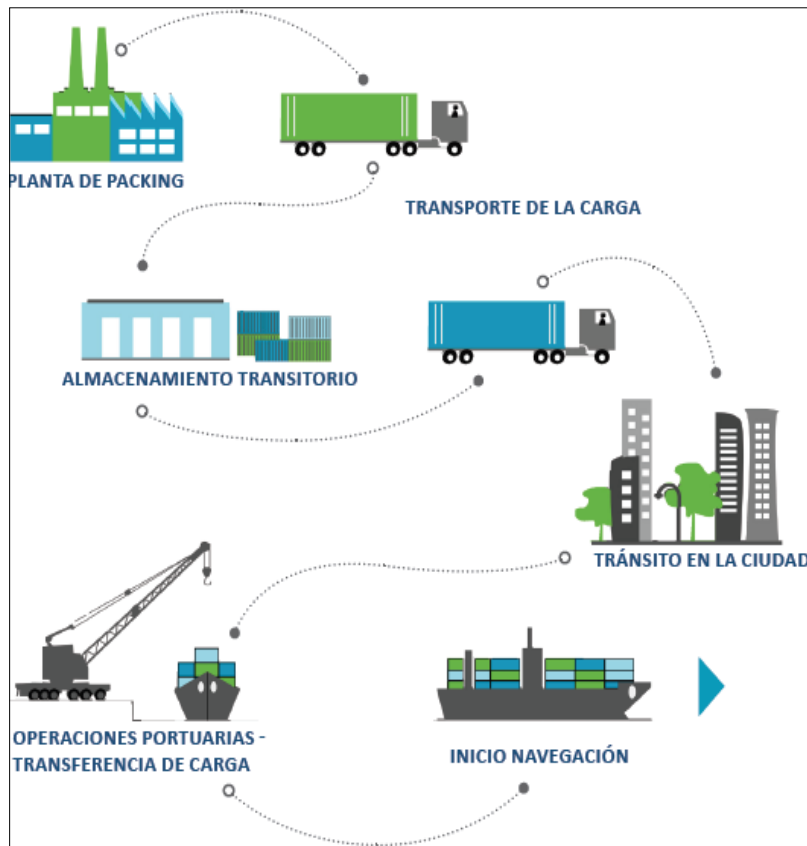


Figura 3 Proceso logístico de embarque en un puerto

Fuente: Adaptación del trabajo de investigación

1.2.4 Buques

La construcción y desarrollo de los Megabarcos dentro del proceso logístico de la movilización marítima, es relevante ya que permite la reducción de costos dentro del comercio internacional, debido a que moviliza grandes volúmenes de mercaderías.

Buques portacontenedores Panamax

Durante los años 80 donde se buscaba reducir costos de transporte por TEU debido a la existente economía de escala, se generó la creación de buques cuyo límite fuera del ancho del canal de Panamá. A estas embarcaciones se las denominó PANAMAX.

Los Barcos de clase Panamax son aquellos que están diseñados de acuerdo al volumen y dimensiones máximas permitidas para atravesar el tráfico del canal de Panamá, además una de sus características es que cuentan con una manga que mide 32,3 metros, una eslora de 294,1 metros, un calado de 12,04 metros de profundidad y una capacidad. 3,000 - 4,000 TEUs. (González, 2011)

El tamaño máximo está determinado por el tamaño de las cámaras de las esclusas del canal y del calado, esto es: 33.53 metro de anchura por 320 metros de longitud, pero el tamaño máximo de uso es de 304.80. Las esclusas tienen una profundidad de 25,9 metros, sin embargo, es variable. El tonelaje promedio de carga de un barco Panamax se aproxima a 65.000 pero esta cifra también varía. (Freire & González , 2009)

Buques post- panamax

EL Tamaño Panamax fue por décadas un factor influyente en la construcción naval ya que limitó la capacidad de las embarcaciones.

Actualmente los buques post- panamax exceden el tamaño permitido en el canal de Panamá por lo que no pueden transitar por esta vía, sin embargo, las economías de escala se hacen más evidentes en el transporte marítimo debido a que es el más económico en comparación con el terrestre y aéreo.

Por lo tanto, se debe buscar la forma en la que sus costos sean bajos y reducidos en lo más posible, es por esto que cada vez se utilizan más las embarcaciones de mayor tamaño. Tomando en cuenta un orden en la economía de escala se puede decir que mientras los buques porta contenedores Panamax tienen un valor de flete superior a 10 centavos de dólar TEU/milla, los Post-Panamax se reduce hasta 2 centavos de dólar TEU/milla. (Freire & González , 2009)

Estos buques cuentan con 275 - 305 metros eslora, 11 - 13 metros de calado y entre 4,000 a 5,000 TEUs de capacidad.

De acuerdo con un informe de la agrupación española Cofradía Náutica Albatros, las dimensiones de los buques porta contenedores Panamax, se ven limitadas por la eslora, manga y calado. (González, 2011)

En el siguiente grafico se puede observar las diferencias de capacidad que tienen las naves entre sí, como el calado, los metros en eslora y la manga de cada uno de ellos.

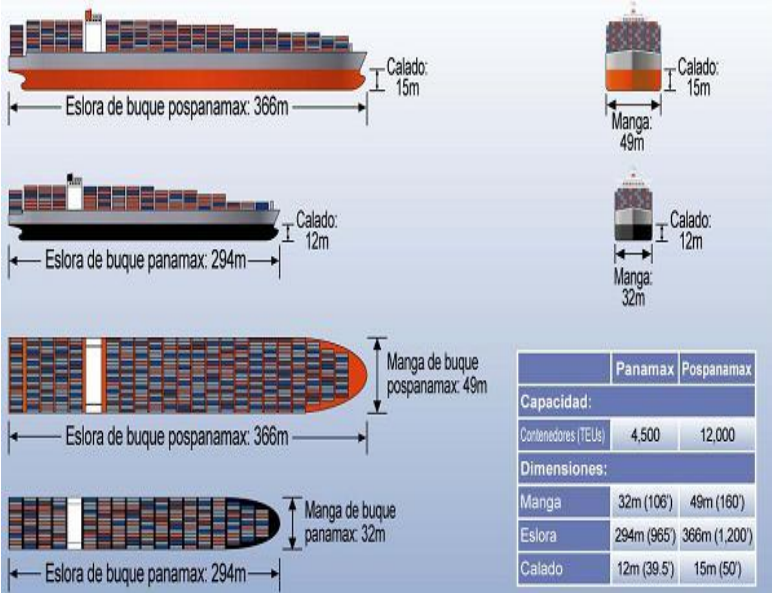


Figura 4 Capacidad de los buques Panamax - Post Panamax

Fuente: Liga Marítima de Chile

CAPÍTULO 2

2 MARCO REFERENCIAL

2.1 Introducción

El presente capítulo tiene como finalidad abordar los temas fundamentales que permitan el análisis de la situación actual de los puertos a nivel internacional y nacional, específicamente las operaciones comerciales que se llevan a cabo por este medio. Además, se revisará las rutas marítimas principales por las cuales la mayoría de buques atraviesan para llegar a los distintos destinos. Cabe recalcar que es importante visualizar las características de los puertos de otros países y su actividad comercial que permitan reconocer puntos estratégicos para la implementación de este sistema en aguas profundas en Posorja.

En referencia al sistema portuario de Guayaquil, se estudiará la eficiencia con la que se maneja la operatividad del puerto, el tráfico de carga, el buen funcionamiento de la logística, las características que han permitido el crecimiento del comercio marítimo del Ecuador; de la misma manera se analizarán las falencias en cuanto a su funcionalidad que impiden que el puerto tenga un mejor desarrollo. Además, se identificará los beneficios que acarrearán la creación y puesta en marcha del puerto de aguas profundas en Posorja para la actividad acuícola del sector.

2.2 Comercio Internacional

Los principales productos no petroleros de exportación, en el año 2015 de enero a septiembre, el sector de banano y plátano se constituyó como el principal sector de exportación con un 24.36% de participación del total no petrolero. A continuación, el de acuicultura con una participación del 19.58%. En tercer y cuarto lugar se encuentra la participación de pesca y flores con el 11.66% y 7.41%, respectivamente del total no petrolero. El total de exportación de productos no petroleros de estos 4 grupos, es del 63.01%. (“Boletín de Comercio Exterior Noviembre-Diciembre, 2015,” 2015)

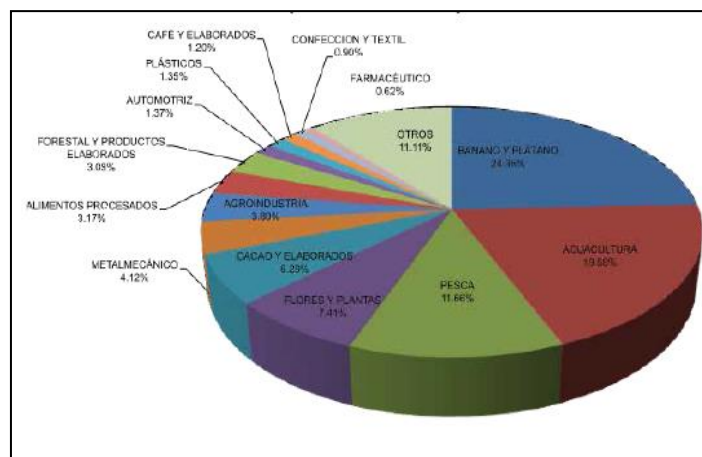


Figura 5 Exportaciones no petroleras 2015

Fuente: Banco Central del Ecuador BCE, 2015

Las exportaciones no petroleras decrecieron un 5.63% de enero a septiembre de 2015. En el mismo periodo, el Ecuador exportó USD 8,736 millones que representaron 7,076 miles de toneladas. (“Boletín de Comercio Exterior Noviembre-Diciembre, 2015,” 2015)

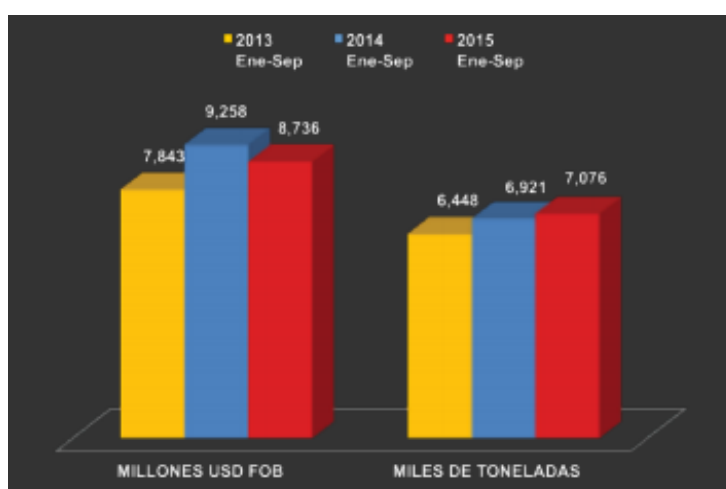


Figura 6 Evolución de las exportaciones no petroleras 2015

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2015

La exportación de productos tradicionales de enero a septiembre de 2015 decreció un 0.72% en comparación con el mismo periodo de 2014, mientras que la exportación de productos no tradicionales decreció un 10.68%. (“Boletín de Comercio Exterior Noviembre-Diciembre, 2015,” 2015)

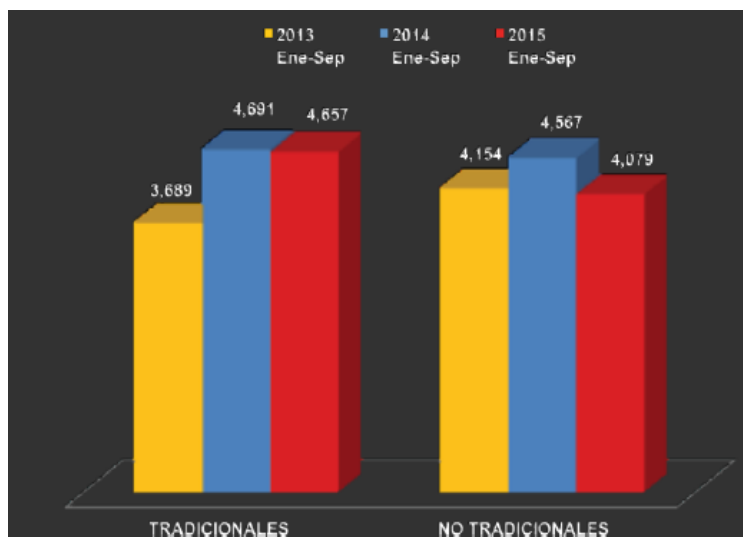


Figura 7 Total exportación no petrolera 2015

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

En el año 2015, las exportaciones decrecieron en un 28.5% en comparación al acumulado a septiembre de 2015 en relación con el mismo periodo a 2014. En cuanto a las importaciones, estas decrecieron en un 17.7% en el mismo periodo.

Es por esto que se presenta un déficit en la balanza comercial total de USD 1,588 millones. (“Boletín de Comercio Exterior Noviembre-Diciembre, 2015,” 2015)

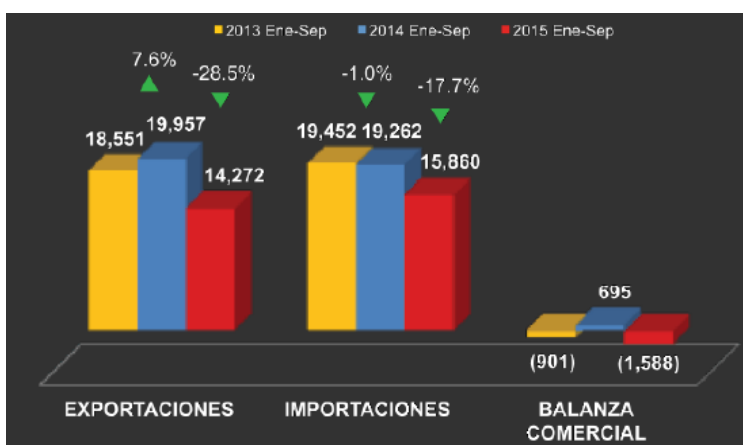


Figura 8 Evolución de las exportaciones no petroleras 2015

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

2.3 Sector Naviero - Portuario

El actual mercado de transporte naviero a nivel mundial se caracteriza por una sobreoferta de espacio, que incide en la disminución de los fletes, afectando significativamente los costos de operación, con el fin de obtener o mantener participaciones en el mercado, específicamente en carga containerizada, que cada vez es más competitivo. (López , Cámara marítima del Ecuador, 2015)

La actividad portuaria es una de las principales fuentes que mueve el comercio internacional debido a la transferencia de gran volumen de mercaderías a nivel global. El sistema portuario desempeña un papel importante para el desarrollo interno de los países, no sólo por el hecho que genera ingresos mediante el comercio internacional, sino porque mediante las actividades que se presentan en un puerto se destaca el carácter multiproductivo en el cual intervienen organismos generando empleo a empresas estibadoras, aseguradoras, a las aduanas que se encargan de controlar los niveles de efectividad en cuanto a alguna amenaza o ilícito que se pueden presentar en el proceso de operaciones aduaneras.

2.3.1 Importancia de Puertos Marítimos

Los puertos marítimos son espacios abiertos construidos en aguas calmadas, en los cuales se encuentran instalaciones que permiten la recepción de buques para el embarque y desembarque de mercaderías. Su función es conectar el medio terrestre con el marítimo, es decir sirven como intermediarios para que las actividades de ambas partes se desarrollen de manera correcta por medio de la logística y buen funcionamiento.

2.3.2 Principales rutas marítimas

Una de las rutas que tienen más tráfico son las rutas que sirven para que el petróleo pueda ser transportado de un lugar a otro para que éste pueda ser consumido en los lugares de destino. Cabe recalcar que la producción de petróleo es una de las principales fuentes que mueve dinero a nivel mundial siendo así un factor principal para que el comercio internacional tenga un desarrollo notable en cada país dándole crecimiento continuo.

En el gráfico que se presenta a continuación se puede observar claramente los puertos mundiales más importantes, además de las rutas que se encuentran en la oceanía las cuales están subrayados de color verde.

Cabe recalcar que ambos; es decir los puertos y las rutas están representadas por toneladas de carga. Las rutas con más de 500 mil de toneladas al año se presentan entre Norteamérica y Europa, seguido por las rutas que quedan a las orillas del Pacífico Norte.

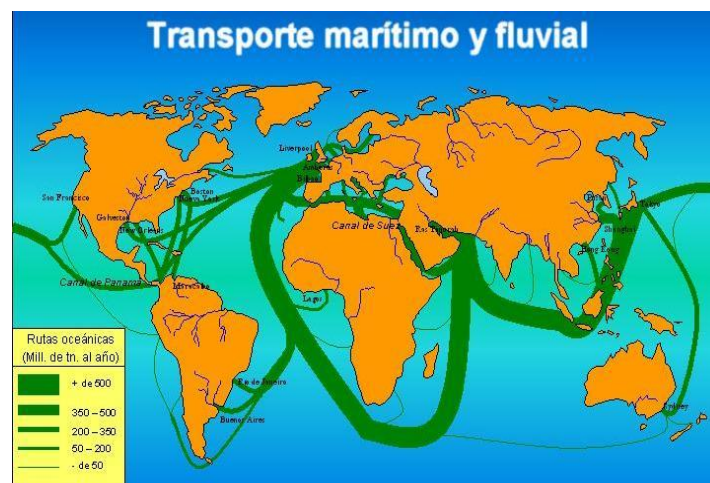


Figura 9 Principales rutas comercio marítimo mundial

Fuente: Adaptación del proyecto de investigación

2.3.3 Rutas marítimas globales

El transporte marítimo constituye el torrente sanguíneo fundamental de la economía mundial. Por él circulan más del 80% de las mercancías y alrededor del 50% del petróleo consumido globalmente. Más aún dentro de las llamadas cadenas de suministro, en las cuales los múltiples componentes de un mismo producto son elaborados en distintos países, el transporte marítimo juega un papel primordial. (Toro, Instituto Galego de análisis y documentación internacional, 2014)

Las principales rutas marítimas globales son cuatro: el estrecho de Malaca, el canal de Suez, el canal de Panamá y el estrecho de Ormuz. (Toro, El Universal, 2014)



Figura 10 Principales rutas marítimas globales

Fuente: Adaptación del proyecto de investigación

El Estrecho de Malaca, el cual se encuentra en Asia, siendo el más importante ya que ha permitido el mayor desarrollo de la industria. Además, es uno de los estrechos más conocidos a nivel mundial por lo que atraviesan alrededor de 15 millones de barriles de petróleo diariamente, y 50 mil naves por año lo que representa un total de 30% del comercio marítimo global. (Toro, El Universal, 2014)

El canal de Suez, está ubicado en la península del Sinaí y permite la conexión entre el mar Rojo y el mar Mediterráneo con dirección al Océano Índico. Este canal permite el paso de aproximadamente 2,4 millones de barriles de petróleo por día y de 20 mil barcos al año lo cual simboliza el total de 15% del comercio marítimo global. (San Simón & Duch, 2013)



Figura 11 Canal de Suez

Fuente: Adaptacion del proyecto de investigacion

El canal de Panamá es el tercero de las rutas marítimas globales más transitadas por lo que su ubicación en el punto más estrecho del istmo en América Central conecta a los países con actividades comerciales que se encuentran en el Océano Atlántico y el Océano del Pacífico. Es decir, es el único puerto que permite este tipo de conexión por lo que cuenta con terminales en dos océanos. Por este canal transitan alrededor de 13 mil naves anualmente, lo que representa el 5% del comercio marítimo del mundo.



Figura 12 Canal de Panamá

Fuente: (Georgia Tech, 2014)

El estrecho de Ormuz se encuentra en el continente asiático, es conocido como una de las rutas más famosas por donde transita gran cantidad de petróleo además de ser punto específico donde han habido confrontaciones entre EE.UU. e Irán. Por este estrecho cruzan al día un aproximado de 17 millones de barriles de petróleo, teniendo una representación del 20% del crudo total a nivel mundial.



Figura 13 Estrecho de Ormuz

Fuente: Adaptación del proyecto de investigación

2.4 Puertos mas importantes a nivel mundial

Los puertos más importantes a nivel mundial se encuentran en China, ya que cuenta con puertos con acceso al mar en varias zonas. La siguiente imagen se presenta los 10 mejores puertos medidos en TEUs. (World Shipping Council, 2015)

Tabla 3 Puertos más importante a nivel mundial

Rank	Port	Volume 2014 (Million TEU)	Volume 2013 (Million TEU)	Volume 2012 (Million TEU)	Volume 2011 (Million TEU)
1	Shanghai, China	35.29	33.62	32.53	31.74
2	Singapore	33.87	32.6	31.65	29.94
3	Shenzhen, China	24.03	23.28	22.94	22.57
4	Hong Kong, S.A.R., China	22.23	22.35	23.12	24.38
5	Ningbo-Zhoushan, China	19.45	17.33	16.83	14.72
6	Busan, South Korea	18.65	17.69	17.04	16.18
7	Qingdao, China	16.62	15.52	14.50	13.02
8	Guangzhou Harbor, China	16.16	15.31	14.74	14.42
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15.25	13.64	13.30	13.00
10	Tianjin, China	14.05	13.01	12.30	11.59

Fuente: (World Shipping Council, 2015)

Puerto Shanghái

En la actualidad, Shanghái International Port Group (SIGP) es la empresa pública que tiene a cargo la administración de este puerto. El tráfico de contenedores se encuentra específicamente en tres zonas, el Puerto de Waigaoqiao, Wusongkuo y Yangshan el cual es un puerto de aguas profundas. Está en primer lugar de la clasificación ya que en el año 2013 presento un total de 33,62. El cual aumento el 3,35% en referencia al año pasado. (Revista de Ingenieria Naval, 2014)



Figura 14 Sector Marítimo

Fuente: (Revista de Ingeniería Naval, 2014)

Puerto Singapur

Singapur es el único puerto que se encuentra ubicado en el sur del estrecho de Malaca además que es el único que tiene más tráfico del mundo, debido a que cerca de 140.000 buques usan sus instalaciones. Usualmente 800 barcos tienen como punto de encuentro en el puerto de Singapur. El puerto cuenta con alrededor de 300 líneas marítimas que permiten conectar a un promedio de 600 puertos de todo el mundo. En 2012 se vio en movimiento de 31,65 Mteu, experimentando así un notable aumento del 3,1% en el año 2013. (Revista de Ingeniería Naval, 2014)



Figura 15 Puerto de Singapur

Fuente: (Revista de Ingeniería Naval, 2014)

Puerto Shenzhen

Este puerto se ubica en la tercera posición a nivel mundial. Se encuentra situado en la provincia de Guangdong y se extiende a lo largo de 260 km de costa. Además, gracias a sus niveles de alto rendimiento para el país, ha recibido más de 200 distinciones. Cuenta con 51 puestos de atraque para buques, 18 muelles de contenedores y, 18 muelles de transbordadores de pasajeros (Revista de Ingeniería Naval, 2014).



Figura 16 Puerto de Shenshen

Fuente: (Revista de Ingeniería Naval, 2014).

Puerto Hong Kong

Se ubica en la Delta del Río de la Perla, se encuentra en primer lugar que ha pasado por una caída de 3,3% anualmente, el cual tuvo como registro en el año 2013 un MTeu de 22,35. Al principio tenía el nombre de Puerto Pestilente, sin embargo, modificaron su pronunciación y se lo denominó Puerto de los perfúmenes. Es considerado un puerto natural, puesto que sus ventajas de estrategia son notables. (Revista de Ingeniería Naval, 2014)



Figura 17 Puerto Hong Kong

Fuente: (Revista de Ingenieria Naval, 2014)

Puerto Busan

Es uno de los puertos considerados como los más amplios de la zona de Corea y del país asiático de Corea del Sur (Revista de Ingenieria Naval, 2014). Sus operaciones oficiales comenzaron en 1976. Dos años después se abrió tres puertos de contenedores (Jaseungdae, Shisundae y Gamman). Su capacidad de manejo llega hasta 13,2 Mteu anualmente. En la actualidad cuenta con seis terminales de contenedores. (Revista de Ingenieria Naval, 2014)



Figura 18 Puerto Busan

Fuente: (Revista de Ingenieria Naval, 2014)

Puerto Ningbo

Puerto ubicado en China, está cerca del sur de Shanghái en el río Yangtzé en la provincia de Zhejiang. Su puerto operador es el de Ningbo. Este puerto se ha determinado como uno de los importantes puertos de la zona que sirven para el almacenaje de mercaderías, su entrega a los destinos específicos y también se encarga de que es combustible sea transbordado. (Alvarado, 2012).



Figura 19 Puerto Ningbo

Fuente: (Alvarado, 2012).

Puerto Qingdao

Este puerto pertenece a la ciudad de Shandong en la República Popular China. Una de las empresas que trabaja con el puerto Qingdao es la firma Dubai Port World. El volumen que presento el puerto en el año 2011 fue de 13,02 TEUs en referencia al del año previo que fue de 12,01, dando así un aumento de 8,9%. (Mining Press, 2014)



Figura 20 Puerto Qingdao

Fuente: (Mining Press, 2014)

Guangzhou Harbor

Este puerto se encuentra ubicado al sur de China, en la provincia de Guangdong. Además, es parte del estuario de PearRiver el cual está ubicado cerca de Hong Kong y Macau. Este puerto se encarga de integrar Nansha, Xinsha, Huangpu, y las zonas del Puerto Interior. (Mining Press, 2014). Este puerto incremento del 13,4% en volumen del TEU, en el 2011 obtuvo el 14.26 en contraste al año 2010 que fue de 12.55.



Figura 21 Puerto Guangzhou Harbor

Fuente: (Mining Press, 2014).

Puerto Dubái

Es el único puerto que no pertenece a Asia, en el año 2013 representó un 13,64 de Mteu. Dos de los puertos más importantes son el puerto Rashid y Jebel Ali los cuales están bajo la vigilancia de la autoridad portuaria estatal de Dubái. (Revista de Ingeniería Naval, 2014). De manera global manejó 55 millones de TEU en el 2010, dejando atrás a las terminales australianas.



Figura 22 Puerto de Dubái

Fuente: (Revista de Ingeniería Naval, 2014)

Puerto Tianjin

A este puerto se lo denominaba como el puerto de Tanggu. Tianjin es conocido como el puerto más grande el cual se encuentra ubicado en el norte de China y en la entrada con acceso principal de Pekín. Se encuentra situado en la orilla occidental de la Bahía de Bohai. Se lo considera uno de los puertos grandes a nivel mundial, su capacidad total de cobertura representa los 107 kilómetros cuadrados de superficie. (Revista de Ingeniería Naval, 2014)

El puerto de Tianjin se encarga de manipular una carga de más de 450 Mt y en referencia a los contenedores representó en el año 2011 el 11,5, gracias a esto se ubica en el quinto lugar de puertos más importantes del mundo en cuanto al tonelaje de rendimiento, y al movimiento de diferente tipo de contenedores. (Revista de Ingeniería Naval, 2014)



Figura 23 Puerto de Tiajin

Fuente: (Revista de Ingenieria Naval, 2014)

2.5 Sistema portuario de Ecuador

El sector portuario nacional de Ecuador cuenta con cuatro puertos principales que son el puerto de Guayaquil, Bolívar, Manta y Esmeraldas que se destacan por su gran capacidad de exportaciones de productos como petróleo, frutas, camarones.

El crecimiento portuario de un país es fruto de mejoras en la conectividad de la red intermodal: carreteras, construcción de vías férreas, hidrovías, hinterland (área de influencia económica), espacio disponible para expansión del puerto, profundidad de muelles y canales de acceso, así como de la especialización en movimiento de cargas. (López, Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

Los puertos principales de Ecuador cuentan con una localización privilegiada, los cuales deben estar sujetos a especializarse y categorizarse de acuerdo a sus reales capacidades y fortalezas. Para que estos puertos se conviertan en un centro logístico destinado para líneas navieras, es necesario que ellos trabajen como equipos para que al unir sus capacidades puedan competir a nivel regional. (Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

Puerto de Guayaquil

El puerto de Guayaquil es el que se destaca entre los demás puertos a nivel nacional.

En el año 1958 el 12 de abril, se creó la autoridad portuaria de Guayaquil, por motivos que la mercadería de gran peso y cantidad no podía pasar por el río Guayas ya que el gran calado lo impedía. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2016)

La ubicación del puerto de Guayaquil tiene gran ventaja por lo que su localización es el punto más atractivo para la atracción de tráfico de cargas que llegan desde el oriente, seguido por el continente americano. Este puerto está destinado especialmente para las cargas de Latinoamérica que se ven obligadas a atravesar el canal que se encuentra en Panamá, los cuales tienen como destinos Europa y África.



Figura 24 Puerto de Guayaquil

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2016)

La infraestructura en la cual está ubicado el puerto de Guayaquil se encuentra en las condiciones adecuadas para que el comercio internacional se vea reflejado un mayor incremento, gracias a la tecnología y buena logística con la que se ha trabajado durante estos años se puede observar que las operaciones han sido ejecutadas con un buen manejo a través de operadores que son contratados del sector privado para la prestación de servicios que requieren las mercaderías a ser exportadas o importadas y por los diferentes tipos de naves.

Cabe recalcar que toda ejecución dentro del puerto es vigilada continuamente por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, para efecto que cumpla los regímenes y sea de satisfacción para los clientes ya que les permite reducir costos logrando cumplir sus necesidades.

Una de las características principales del puerto de Guayaquil es que su calado es máximo de 9.75 metros. Cuenta con cinco muelles cuya longitud es de 925 metros, los cuales están destinados para la carga general y tres muelles cuya longitud es de 555 metros y su destino es para barcos portacontenedores.

Puerto Bolívar

Puerto Bolívar se encuentra ubicado en la costa de Sudamérica, al sur de Ecuador en la provincia de El Oro, y es el segundo puerto del país por el movimiento de carga en el Sistema Nacional Portuario.

Una de las características de este puerto es su calado máximo de hasta 10 metros de agua salada, cabe recalcar que existen calados en los muelles además del calado en el canal de acceso. Cuenta con dos muelles de 180 metros de largo cada uno y con dos de 130 metros de largo cada uno. Además, posee una bodega cerrada con un área de 9.945 metros cuadrados y una bodega abierta para carga paletizada con un área de 4800 metros cuadrados. Su patio de contenedores tiene un área de 31,312 metros cuadrados.



Figura 25 Puerto de Bolívar

Fuente: Adaptación del proyecto de investigación

Puerto Manta

Este puerto está localizado en la ciudad de Manta provincia de Manabí, a orillas del océano pacífico. Gracias a que se encuentra en el centro del litoral ecuatoriano, este puerto se ha convertido en punto clave para las embarcaciones de todo tipo siendo así fuente principal para el desarrollo del comercio exterior del país y Sudamérica.

Es el primer puerto turístico, marítimo y pesquero del Ecuador, donde cada año llegan decenas de cruceros. El turismo que se ha desarrollado en los últimos años convirtió a la ciudad en un puerto turístico de alto rendimiento, recibiendo a centenares de visitantes nacionales y extranjeros que llegan a disfrutar del sol, mar y de los platos típicos del lugar.(Autoridad Portuaria de Manta, 2016)

Una de las características con las que cuenta este puerto es que su calado máximo alcanza los 12 metros de agua salada y el área de los patios de carga es de 138.178 metros cuadrados. La principal carga que transita en este puerto es la de líquidos, diferentes tipos de granos y contenedores.



Figura 26 Puerto de Manta

Fuente: Autoridad Portuaria de Manta

El siguiente gráfico indica los principales exportadores del puerto de Manta:



Figura 27 Exportadores del Puerto de Manta

Fuente: Adaptación del proyecto de investigación

El destino de las exportaciones del puerto de Manta son Venezuela, Portugal, República Dominicana, Holanda, El Salvador, México, España Francia, Alemania, Italia, Bélgica y Estados Unidos. Teniendo puertos de arribo en Puerto Cabello, Lisboa, Rio Haina, Rotterdam, La Unión, Veracruz, Marín – Pontevedra, Valencia, Bilbao, Dunkerque, Hamburgo, Livorno, Amberes, Houston. (Autoridad Portuaria de Manta, 2016)

PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DEL PUERTO DE MANTA	
PUERTO	PAIS
PUERTO CABELLO	VENEZUELA
LISBOA	PORTUGAL
RIO HAINA	REPUBLICA DOM.
ROTTERDAM	HOLANDA
LA UNION, EL SALVADOR	EL SALVADOR
VERACRUZ	MEXICO
MARIN-PONTEVEDRA	ESPAÑA
VALENCIA	ESPAÑA
BILBAO	ESPAÑA
DUNKERQUE	FRANCIA
DUNKERQUE	FRANCIA
HAMBURGO	ALEMANIA
LIVORNO	ITALIA
AMBERES	BELGICA
HOUSTON	EEUU

Figura 28 Destinos de las exportaciones del Puerto de Manta

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2016)

Puerto Esmeraldas

El puerto de Esmeraldas se encuentra en la parte nor-occidental de Ecuador, teniendo acceso directo al Océano Pacífico para el tráfico de buques que sean de gran calado. Gracias a su situación geográfica por ser punto estratégico que queda más cerca al Canal de Panamá (una de las rutas marítimas más importantes a nivel global) ha permitido el desarrollo notable de Esmeraldas permitiendo que las compañías navieras optimicen los costos de carga y el tiempo.



Figura 29 Puerto de Esmeraldas

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

La profundidad que se presenta en este canal supera a los 11.5 metros lo cual representa a 37.8 pies, el ancho del puerto es de 200 metros y la amplitud de la marea que queda al pie del muelle es de 3.80 metros. Cuenta con un muelle que está destinado para servicio el cual tiene como calado máximo de 6 metros de agua salada.

2.6 Análisis del Puerto Guayaquil

La fortaleza del Puerto Marítimo de Guayaquil radica en su hinterland, las principales áreas de producción de los productos mayormente exportados: banano, camarón y cacao, se encuentran cerca de la Provincia del Guayas (López, Cámara Marítima del Ecuador, 2016).

El puerto Guayaquil está ubicado dentro del golfo de Guayaquil dándole a éste puerto una ventaja de competitividad en cuanto al comercio exterior de Ecuador, ya que el tiempo en el que la carga se moviliza es menor en cuanto a los demás puertos.

Este puerto tiene una debilidad, y es la de no tener la a profundidad que se requiere en su canal de acceso para recibir a los buques de nueva generación que navegan en la Costa del Pacífico. Si esto no cambia, podría convertirse en un puerto de paso (feeder). (López, Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

En los últimos años el dragado en el canal de acceso no ha cumplido las expectativas necesarias en cuanto a alcanzar los niveles idóneos de profundidad. (López, Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

“Los muelles no pueden recibir barcos con calados superiores a los 10 metros, ya que sus muelles no superan esa profundidad. 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 pleamar, podrían ingresar buques con calados de 13 m”, aclaró Vergara. (López, Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

2.7 Situación de la Empresa

2.7.1 Descripción Corporativa

La empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. posee una instalación de procesamiento, con todas las mediadas y técnicas necesarias para el buen manejo de sus productos finales, posee las mejores prácticas necesarias para ser reconocido a nivel internacional, cumpliendo con los controles de calidad y de sanidad para poder exportar sus productos a los mercados internacionales

La empresa implementa continuamente diferentes prácticas necesarias para mantener una buena calidad de tal forma que sus productos sean aceptados por los compradores externos.

Sus lineamientos están dirigidos al mejoramiento continuo por medio de la utilización de técnicas del proceso de SIX SIGMA, para poseer un proceso acorde a lo exigido en los mercados internacionales adicional utilizan medio y herramientas para mantener un desarrollo en los productos que se ofrecen acorde a lo que exige la demanda.

Posee mecanismo de responsabilidad social lo que ayuda a que sus clientes confíen en sus adecuados procesos y prácticas manufactureras y de producción, de tal forma que la empresa trata de entregar lo requerido por el cliente, por medio de la ayuda de su talento humano

Misión

Freddy Shrimps Cía. Ltda es una empresa dedicada a empacar y comercializar en los mercados internacionales productos obtenidos del mar, con los mejores procesos de control de calidad y de producción para mejorar la satisfacción del cliente final.

La meta principal de la empresa es responder constante mente a todo lo exigido por la demanda dentro de los mercados internacionales.

De tal forma que la empresa brinda continuamente los mejores servicios para sus consumidores, por medio del continuo apoyo de su talento humano y de las mejores instalaciones.

Visión

La empresa Freddy Shrimps Cía. Ltda tiene como visión

Ser reconocidos en los mercados internacionales, como una organización dedicada al empaquetamiento de camarones utilizando las mejores prácticas y los mejores procesos de control interno para lograr una excelente calidad y satisfacer de mejor manera las diferentes necesidades de nuestros clientes.

Se consolidará como unos de los mejores proveedores de productos camaroneros a nivel nacional, aumentar continuamente la rentabilidad de la empresa con el fin de poseer mayor financiamiento para la expansión.

Valores corporativos

Tabla 4 Valores Corporativos de la empresa Freddy Shrimps Cía. Ltda.

VALOR	DESCRIPCIÓN
Trabajo en Equipo	Fomentamos el trabajo de todos y cada uno de nuestros colaboradores para consolidarnos como equipo.
Perseverancia	Alcanzar nuestros logros, vencer las barreras y no rendirse.
Responsabilidad	Con la calidad de nuestros productos para brindar lo mejor, sin dejar de lado el cuidado del medio ambiente.
Proactividad	Actitud positiva, los problemas cotidianos son las oportunidades para crecer y mejorar.
Innovación	Proporcionamos mejoras continuas para satisfacer las necesidades.

Fuente: *Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda.”*

Productos

Los productos y marcas gozan de un excelente reconocimiento y prestigio en los principales mercados a nivel mundial, gracias a la excelente calidad. La empresa puede ofrecer las siguientes presentaciones:

- Camarón con cabeza, entero (HOSO)
- Camarón sin cabeza con cascara, colas (HLSO)
- Camarón cola pelada, PUD, P&D, PPV, BUTTERFLY, con cola o sin cola.
- Estos productos se pueden empacar crudos o cocidos, congelados en bloque, semi-IQF o IQF.

Proceso de empackado

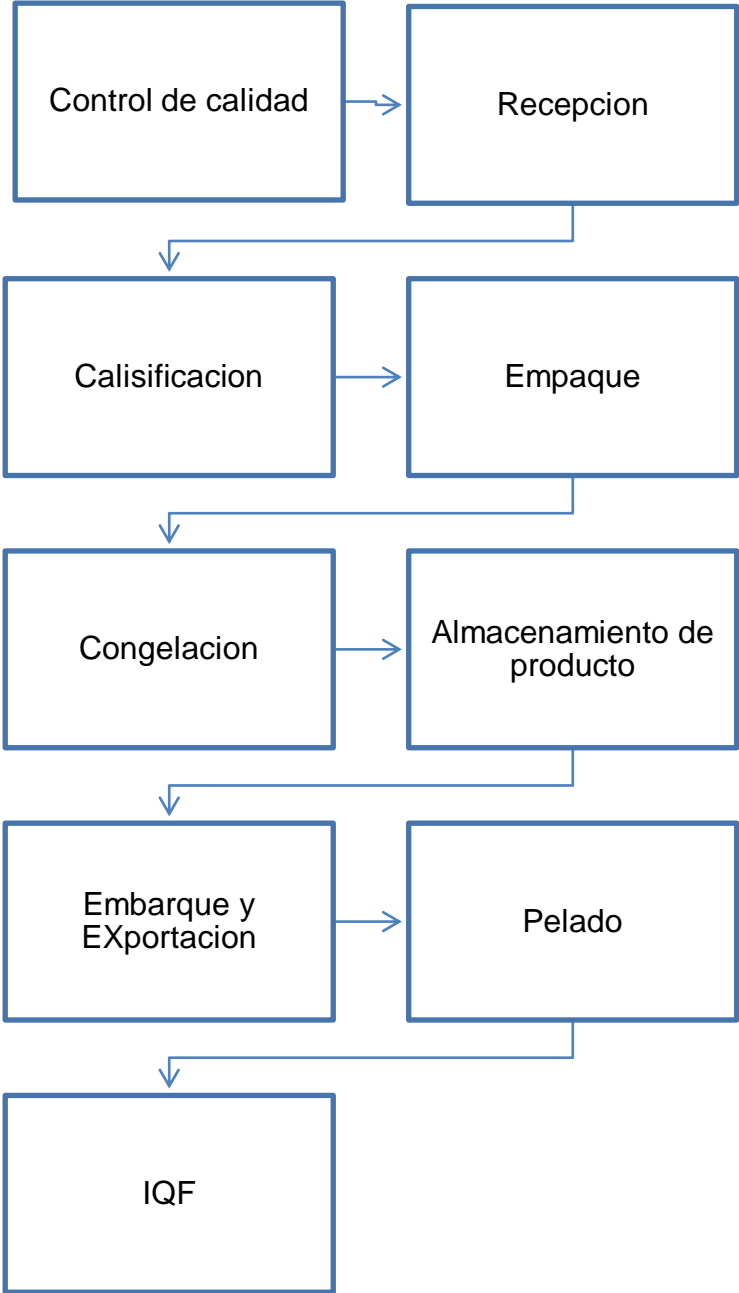


Figura 30 Proceso del Empaquetado

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda.”

2.7.2 Descripción Financiera Actual

A continuación, se mostrarán los estados de resultado de la empresa *Freddy Shrimps Cía. Ltda.* durante el periodo 2010 al 2015 en donde se puede visualizar los ingresos costos y gastos ocasionados por la actividad del negocio, de tal forma que permita realizar la evaluación de los gastos de logísticas y determinar cuánto representa en representación a los ingresos por la exportación.

Tabla 5 Estado de Resultado 2010

2010	
Total de producto vendido (en libras)	11.912.141,47
	Total, USD\$
Ventas Netas	31.257.209,58
Costo de Ventas	30.244.333,61
Utilidad Bruta	1.012.875,97
Gastos de Ventas	361.183,36
Gastos Administrativos	442.971,14
Utilidad Operacional	208.721,47
Amortización Pre operacionales	119.708,40
Gastos Financieros	163.629,77
Otros Egresos/Ingresos	(259,47)
Utilidad Antes de Impuestos	(74.357,23)
Participación Trabajadores	
Impuesto a la Renta	
Reserva Legal	
Pérdida Neta del Ejercicio	\$ (74.357,23)

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Tabla 6 Estado de Resultado 2011

2011	
Total de producto vendido (en libras)	15.480.497,00
Ventas Netas	47.233.873,00
Costo de Ventas	45.902.030,00
Utilidad Bruta	1.331.843,00
Gastos de Ventas	520.374,00
Gastos Administrativos	453.523,00
Utilidad Operacional	357.946,00
Amortización Pre operacionales	119.708,00
Gastos Financieros	249.587,00
Otros Egresos/Ingresos	1.952,00
Utilidad Antes de Impuestos	(13.301,00)
Participación Trabajadores	
Impuesto a la Renta	
Reserva Legal	
Pérdida Neta del Ejercicio	\$ (13.301,00)

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Tabla 7 Estado de Resultado 2012

	2012
Total de producto vendido (en libras)	20.124.646,10
Ventas Netas	56.919.591,00
Costo de Ventas	52.854.467,00
Utilidad Bruta	4.065.124,00
Gastos de Ventas	566.824,00
Gastos Administrativos	822.417,00
Utilidad Operacional	2.675.883,00
Amortización Pre operacionales	
Gastos Financieros	175.828,00
Otros Egresos/Ingresos	(29.602,00)
Utilidad Antes de Impuestos	2.470.453,00
Participación Trabajadores	370.568,00
Impuesto a la Renta	444.386,00
Reserva Legal	165.550,00
Utilidad Neta del Ejercicio	\$ 1.489.949,00

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Tabla 8 Estado de Resultado 2013

	2013
Total de producto vendido (en libras)	26.162.039,93
Ventas Netas	83.608.112,70
Costo de Ventas	77.455.309,88
Utilidad Bruta	6.152.802,82
Gastos de Ventas	1.105.215,65
Gastos Administrativos	800.000,00
Utilidad Operacional	4.247.587,17
Amortizacion Pre operacionales	
Gastos Financieros	
Otros Egresos/Ingresos	
Utilidad Antes de Impuestos	4.247.587,17
Participación Trabajadores	637.138,08
Impuesto a la Renta	794.298,80
Reserva Legal	297.331,10
Utilidad Neta del Ejercicio	\$ 2.518.819,19

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Tabla 9 Estado de Resultado 2014

	2014
Total de producto vendido (en libras)	34.010.651,91
Ventas Netas	119.464.838,00
Costo de Ventas	110.225.300,00
Utilidad Bruta	9.239.538,00
Gastos de Ventas	1.205.842,00
Gastos Administrativos	1.021.000,00
Utilidad Operacional	7.012.696,00
Amortización Pre operacionales	
Gastos Financieros	
Otros Egresos/Ingresos	(28.906,77)
Utilidad Antes de Impuestos	6.983.789,23
Participación Trabajadores	1.047.568,33
Impuesto a la Renta	1.334.476,90
Reserva Legal	
Utilidad Neta del Ejercicio	\$ 4.601.744,00

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Tabla 10 Estado de Resultado 2015

	2015
Total de producto vendido (en libras)	37.411.717,10
Ventas Netas	104.941.286,00
Costo de Ventas	95.438.010,77
Utilidad Bruta	9.503.275,23
Gastos de Ventas	1.335.000,00
Gastos Administrativos	100.774,68
Utilidad Operacional	8.067.500,55
Amortización Pre operacionales	
Gastos Financieros	
Otros Egresos/Ingresos	(41.721,23)
Utilidad Antes de Impuestos	8.025.779,32
Participación Trabajadores	1.068.866,96
Impuesto a la Renta	1.379.887,52
Reserva Legal	
Utilidad Neta del Ejercicio	\$ 5.577.024,84

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Según la información de la empresa Freddy Shrimps Cía. Ltda. indica que los gastos relacionados al proceso de logística están inmersos dentro de los costos de ventas, en la siguiente tabla se presentan los porcentajes de gastos de logística para cada año.

Tabla 11 Porcentaje de gastos en logística

Gastos por Logística	2010	2011	2012	2013	2014	2015
En %	24%	37%	28%	55%	32%	41%
En USD\$	7.258.640,07	16.983.751,10	14.799.250,76	42.600.420,43	35.272.096,00	39.129.584,42

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda.”

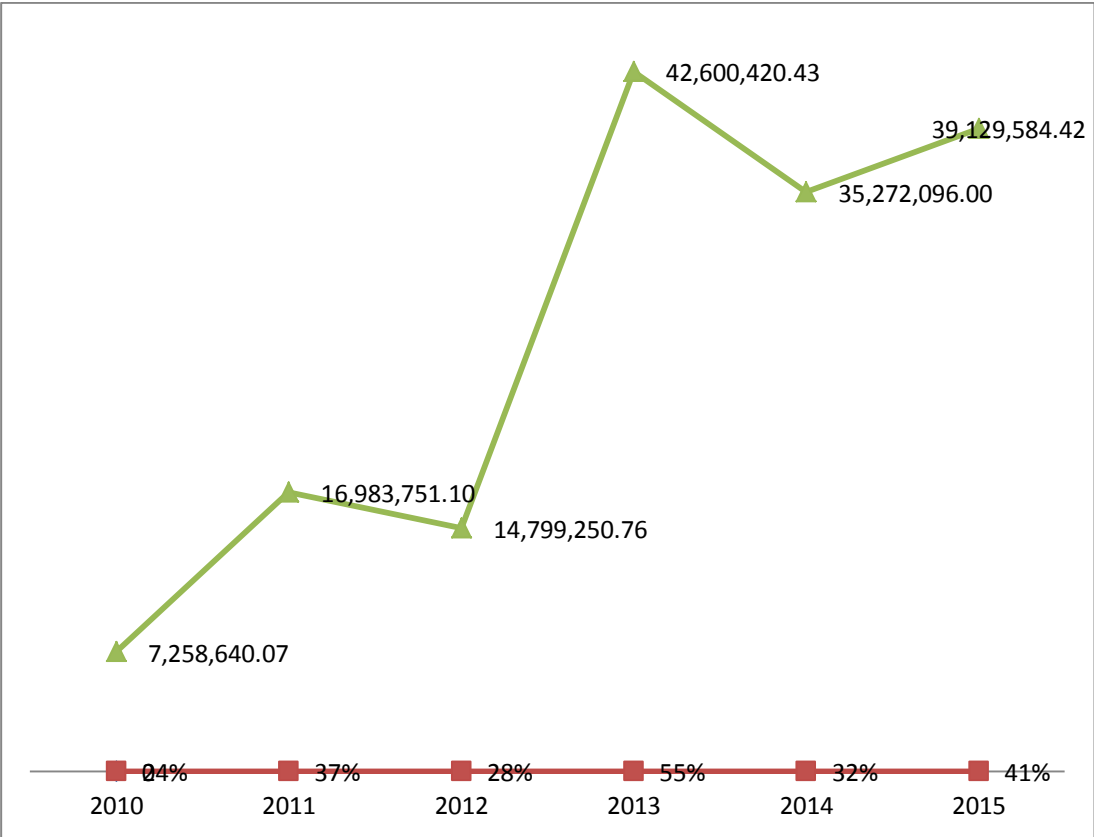


Figura 31 Gastos por Logísticas

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda.”

En la tabla anterior se puede observar como el aumento en los gastos por logística han aumentado en los últimos tres años de actividad de la empresa, lo que indica que el valor por logística es significativo.

A continuación, se presenta los índices de crecimiento de las ventas

Tabla 12 Índices de crecimiento de las Ventas

Índices de Ventas	2011	2012	2013	2014	2015
En %	51%	21%	47%	43%	-12%
En USD\$	24.142.900,18	11.671.859,03	39.202.265,70	51.234.476,43	(12.757.898,05)

Fuente: *Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"*

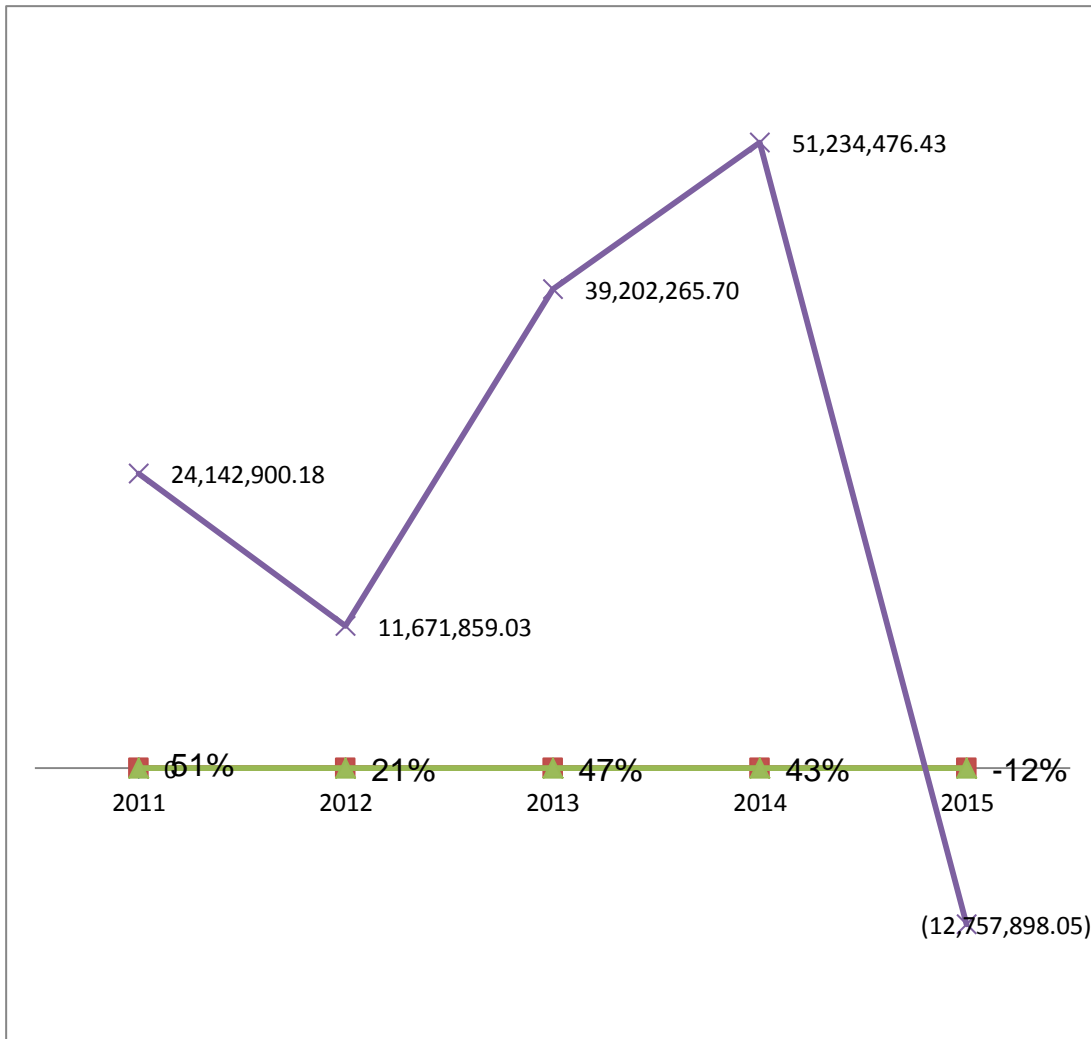


Figura 32 Índices de crecimiento de las Ventas

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda."

En la anterior información se puede indicar que durante el último año de actividades de la empresa ha obtenido un decrecimiento del 12%, según información proporcionada por la empresa esto es por la falta de transporte para enviar grandes volúmenes de mercadería al exterior.

A continuación, se presenta el Margen Neto de la empresa objeto de la investigación durante el periodo 2010 hasta el 2015.

Tabla 13 Margen neto de la empresa camaronera

Margen Bruto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
En %	-0,24%	-0,03%	2,62%	3,01%	3,85%	5,31%

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

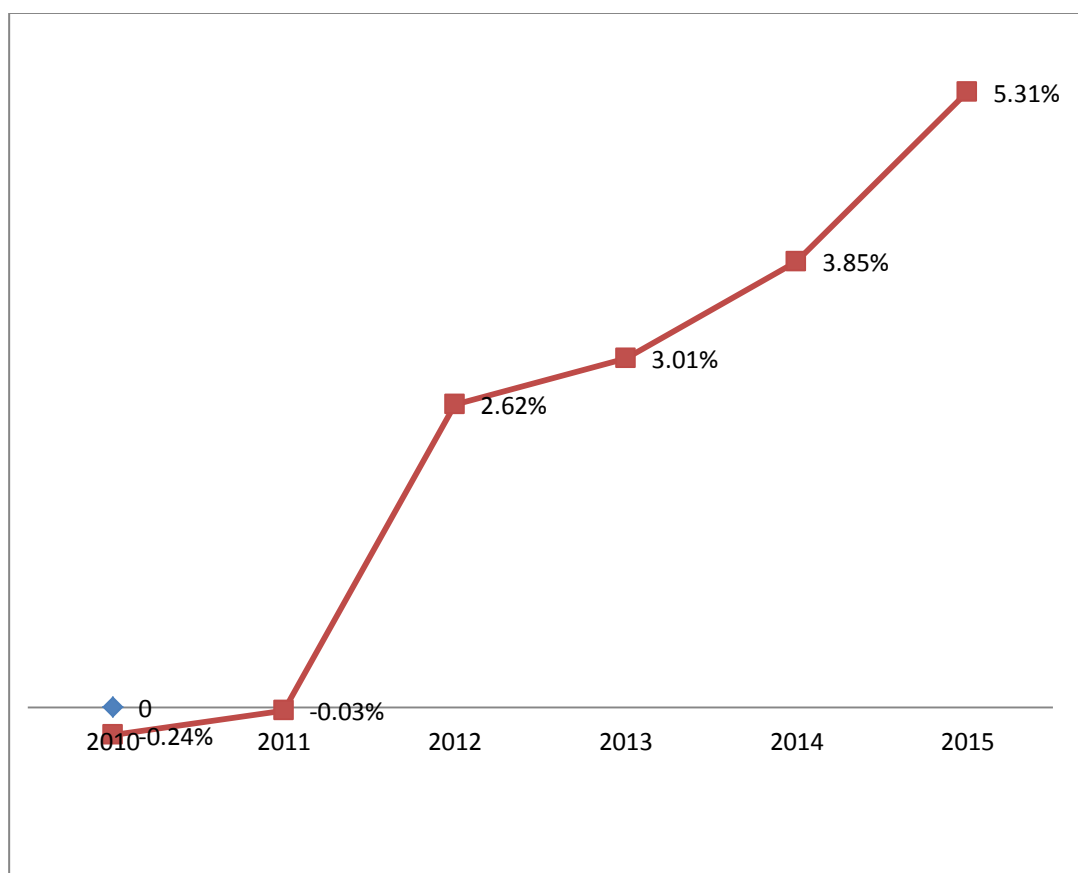


Figura 33 Margen Bruto de la Empresa camaronera

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Según la información indicada anteriormente se puede determinar que la empresa camaronera ha mantenido un crecimiento constante en su margen neto logrando obtener un 5.31% durante el año 2015. Pese a que mantiene una baja en las ventas totales por la falta de transporte para exportar producto.

A continuación se presentan los márgenes bruto, operacional y neto de la empresa

Tabla 14 Márgenes Bruto, Operacional y Neto

Márgenes	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bruto	3%	3%	7%	7%	8%	9%
Operacional	1%	1%	5%	5%	6%	8%
Neto	-0,24%	-0,03%	2,62%	3,01%	3,85%	5,31%

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

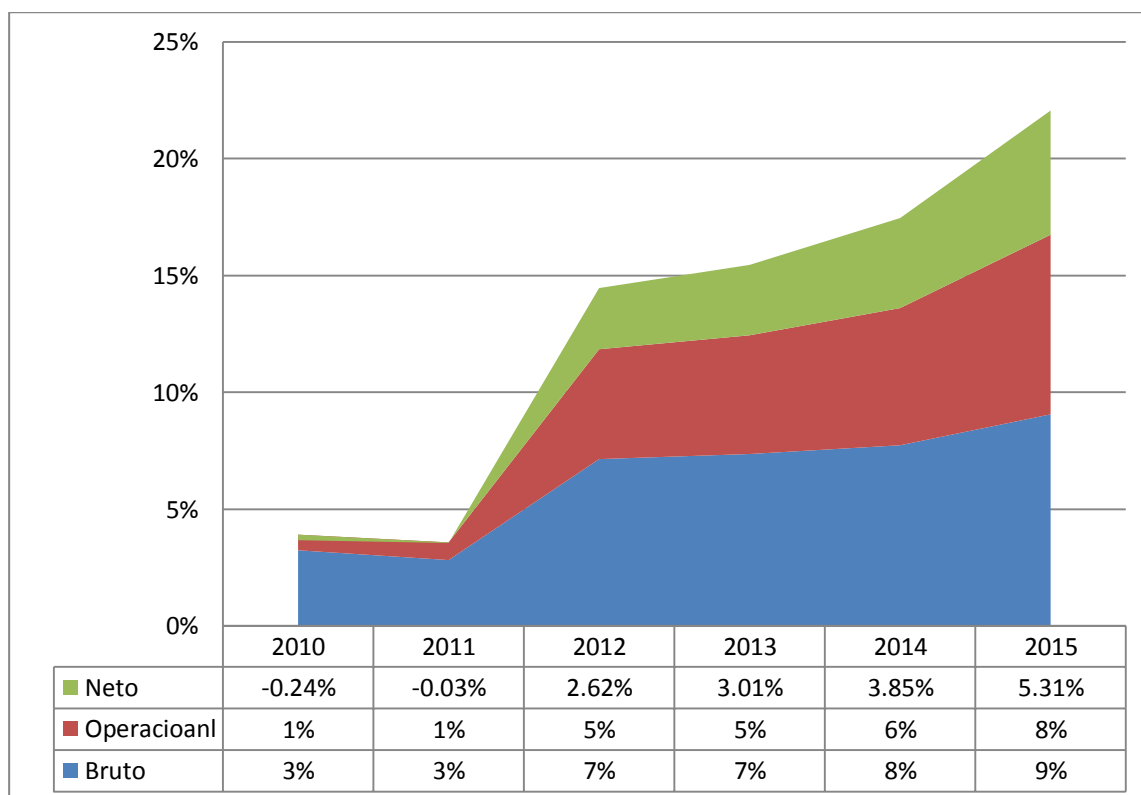


Figura 34 Márgenes Bruto, Operacional y Neto

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Se puede observar que durante el periodo de análisis la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda., ha mantenido márgenes brutos positivos al igual que los márgenes operacionales, aunque se puede determinar que entre el margen bruto y operacional hay un vacío de 2 puntos porcentuales aproximados, por lo cual indica que un gran parte del margen bruto es absorbido por los gastos de ventas y administrativos.

Debido a ello la empresa ha obtenido durante los primeros años dentro del periodo de investigación márgenes netos negativos, ya que la mayor parte son absorbidos por los gastos de operación como tal.

Pese a que los tres últimos años de actividades ha mantenido márgenes netos positivos se puede determinar que los gastos ocasionados en la operación entre ellos los gastos de logística absorben alrededor del 2% del margen bruto lo que baja el margen neto.

A continuación, se muestra los niveles de ventas durante el periodo 2010 al 2015, ha mantenido un crecimiento aproximado del 30% de forma anual, durante el último año mantuvo un crecimiento inferior debido a la falta de transporte logístico, para enviar las cantidades que eran demandadas en el mercado internacional.

Tabla 15 Niveles de Ventas en millones de libras

Cantidades Totales (Lb)	
Año	Libras
2010	11.912.141,47
2011	15.480.497,00
2012	20.124.646,10
2013	26.162.039,93
2014	34.010.651,91
2015	37.411.717,10

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

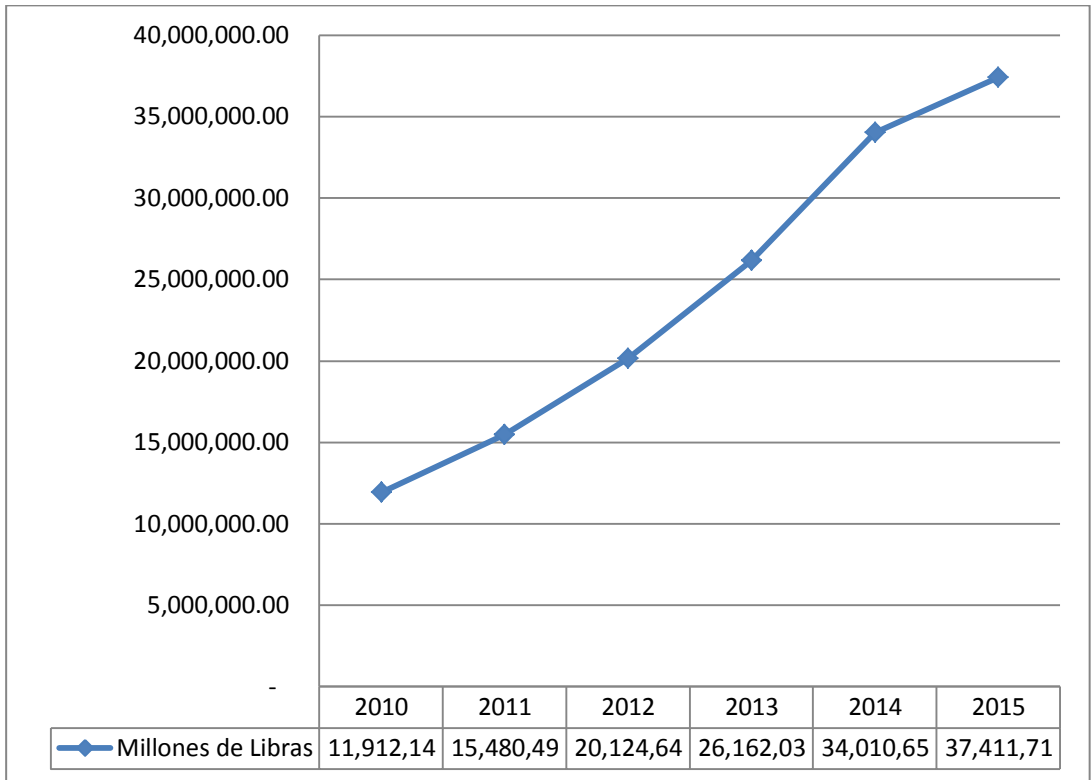


Figura 35Niveles de Ventas en millones de libras

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

CAPITULO 3

3 MARCO METODOLÓGICO

3.1 Metodología de la investigación

A una investigación se la define como un proceso integrado de forma planificada, organizada y sistemática que permite responder a una teoría o hipótesis de un tema determinado, esto es por medio de la generación de información que permita el aumento de conocimiento dependiendo del tipo de investigación es utilizada para ampliar la información en diversos campos como lo puede ser en la ciencia, en la tecnología y en el mercado.

Según (Cegarra Sanchez, 2004) indica que la investigación es un proceso creador mediante el cual la inteligencia humana busca nueva información, su fin es enriquecer los distintos conocimientos del hombre, provocando acontecimientos que permitan explicar el problema que se desea solucionar.

Para el presente trabajo de investigación se empleará el tipo de investigación descriptiva, este tipo de investigación permitirá conocer las actitudes de mayor importancia de un determinado segmento, debido a que no establece un límite de recolección de información, facilita la relación de las variables que interviene en el trabajo de investigación.

La investigación descriptiva consiste en la obtención de las evidencias y características esenciales del problema de investigación, por medio de ella se conocerá las actitudes del universo. Adicional se utilizará la investigación de tipo cuantitativa, este tipo de investigación permite cuantificar las diferentes características de los integrantes del problema, por medio de la herramienta de la encuesta para cuantificar las variables.

3.2 Método

El método es un proceso en donde intervienen procesos lógicos, que plantean diferentes problemas científicos, de tal forma que al investigar se pueda aclarar la hipótesis, por medio de una información clara y precisa generada por el proceso investigativo, el método es la aplicación de diversas fases o pasos que son utilizados para solucionar un determinado problema.

Para el presente trabajo de investigación se utilizará el método de investigación inductivo y deductivo. Adicional se aplicará el método no probabilístico por conveniencia al momento de utilizar la encuesta.

3.2.1 Método inductivo

Según (Bernal Torres, 2010) indica que el método inductivo utiliza el razonamiento que, por medio de casos particulares, se generan conocimientos generales. Se inicia con un estudio de forma individual de los acontecimientos y luego de formulan conclusiones universales que se postulan como leyes, principios o fundamentos de una teoría. Por lo tanto, por medio de este método se indagará en la situación actual de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.

3.2.2 Método Deductivo

Por medio de este método permite encontrar principios que no son conocidos por medio de aquellos que ya son determinantes, el método deductivo consiste en tomar conclusiones generales para explicaciones particulares (Bernal Torres, 2010). Por medio de este método se determinará los principales factores de mejora que se darían por la creación del puerto de aguas profundas de Posorja en la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.

3.3 Enfoque

Para el presente proyecto se utilizarán los tipos de fuentes de información primaria y secundaria, la primaria que consiste en la generación de datos por medio del análisis y recolección de datos, que para este proyecto se utilizara la investigación de campo, aplicando la encuesta como herramienta de investigación.

La información secundaria que consiste en la obtención de datos o información ya originados, para el presente proyecto se procederá a tomar información de bases de datos de organismos públicos los cuales han realizado estudios que guardan relación al presente proyecto de investigación y que serán de ayuda para el desarrollo del mismo.

3.4. Diseño de la investigación

Para el estudio del presente se aplicará la investigación descriptiva que consiste en obtener las evidencias de las características primordiales de un determinado universo, de tal forma que se conocerán los diferentes hábitos, costumbres, cultura y la forma de comportamiento y conducta de la muestra representativa de la población, lo que ayudará a establecerá un perfil más definido y exacto, lo que contribuirá a la toma de decisiones.

Adicional se utilizará la investigación acción participativa (IAP), la cual es un método poco tradicional que busca la integración libre de los participantes que están involucrados en el objeto de estudio, de tal forma que haya interacción con el investigador del proyecto.

La investigación descriptiva es de gran utilidad para estudios donde se requiere determinar las actitudes más relevantes de un segmento determinado, ya que no establece límites en cuanto a la recolección de información, sino que facilita el relacionamiento de las variables que intervienen en el estudio, dando paso a la elaboración de conclusiones (Vasquez Hidalgo, 2005).

El proceso que sigue este tipo de estudio inicia con el reconocimiento de las directrices del problema en cuestión, dando paso a la definición de hipótesis, recolección de datos mediante técnicas especializadas y la elaboración de teorías sustentadas en la verificación previa de la información obtenida, por lo cual para este caso será de gran ayuda al momento de identificar los aspectos relacionados a la construcción del puerto de aguas profundas de Posorja

Actualmente todo proceso de investigación contribuye a la formación de autoformación y autoconocimiento de la vida real, de tal forma que los individuos que están relacionados directamente con el estudio, sea sociedad, comunidad, o grupos

de personas, deben tener una participación activa dentro del estudio que se está realizando y de ellos dependerá directamente el proceso del proyecto de investigación.

3.5 Universo

El universo o también conocido como población es el conjunto total de todos quienes integran un determinado lugar y momento que poseen características comunes dentro del problema de investigación. Para la elaboración de la investigación se toma como universo a todas las empresas que exportan productos a mercados internacionales que utilizan los servicios de los puertos para movilizar su mercadería, esto será en la ciudad de Guayaquil, según el reporte emitido por la SENA E en el 2015 determina un total de 4220 empresas que exportan en la ciudad de Guayaquil que exportan productos. A continuación, se presentan las empresas agrupadas por sectores.

Tabla 16 Empresas que exportan por sectores

SECTOR	NÚMERO DE EMPRESAS
ACUACULTURA	114
AGROINDUSTRIA	256
ALIMENTOS PROCESADOS	151
ARTESANIAS	215
AUTOMOTRIZ	86
BANANO Y PLATANO	181

CACAO Y ELABORADOS	127
CAFÉ Y ELABORADOS	54
CONFECCIÓN Y TEXTIL	427
CUERO Y CALZADO	215
CUIDADO PERSONAL Y DEL HOGAR	68
FARMACEUTICOS	73
FLORES Y PLANTAS	605
FORESTAL Y PRODCUTOS ELABORADOS	316
FRUTAS NO TRADICIONALES	99
METALMECANICA	688
PESCA	196
PLÁSTICOS	349
TOTAL	4220

Fuente:SENAE, 2015

3.6 Muestra

Se denomina muestra a una parte del universo, dicha muestra reúne las características de la población por lo cual será considerada como la representación del universo que está relacionado directamente con la investigación que está llevando a cabo, una muestra es utilizada cuando el número que compone la población es elevado.

Para la presente investigación se utilizará el método de muestreo no probabilístico por conveniencia, ya que se utilizará las empresas del sector de acuicultura ya que el presente trabajo de investigación esta direccionado a empresas que exportan mariscos como lo es la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. La misma que asciende a 114 dentro de la ciudad de Guayaquil.

3.7 Interpretación de la recolección de datos

A continuación, se presenta la encuesta utilizada la misma que fue realizada a las 114 empresas que se dedica a la exportación de productos relacionados a los mariscos, de tal forma que permita el reconocimiento de los aspectos más relevantes de la investigación.

3.7.1 Resultados de las encuestas

PREGUNTA 1: Estado del producto al momento de exportarlos

Tabla 17 Estado final de los productos exportado

Variables	Fi	%
Procesado	66	58%
Estado Natural	48	42%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

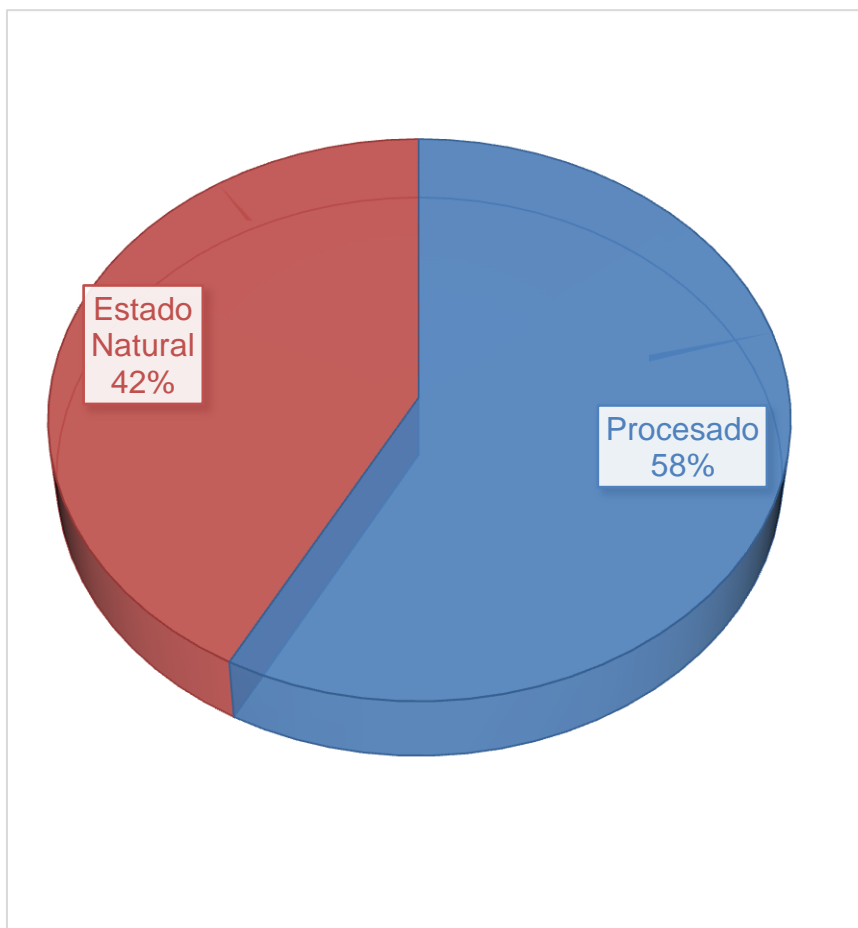


Figura 36 Estado del producto final al exportarlo

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

PREGUNTA 2: ¿Piensa usted que la creación del Puerto de Aguas Profundas generará ventajas en el comercio exterior del país?

Tabla 18 Ventajas por la construcción del Puerto de Posorja

Variables	Fi	%
Si	114	100%
No	0	0%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

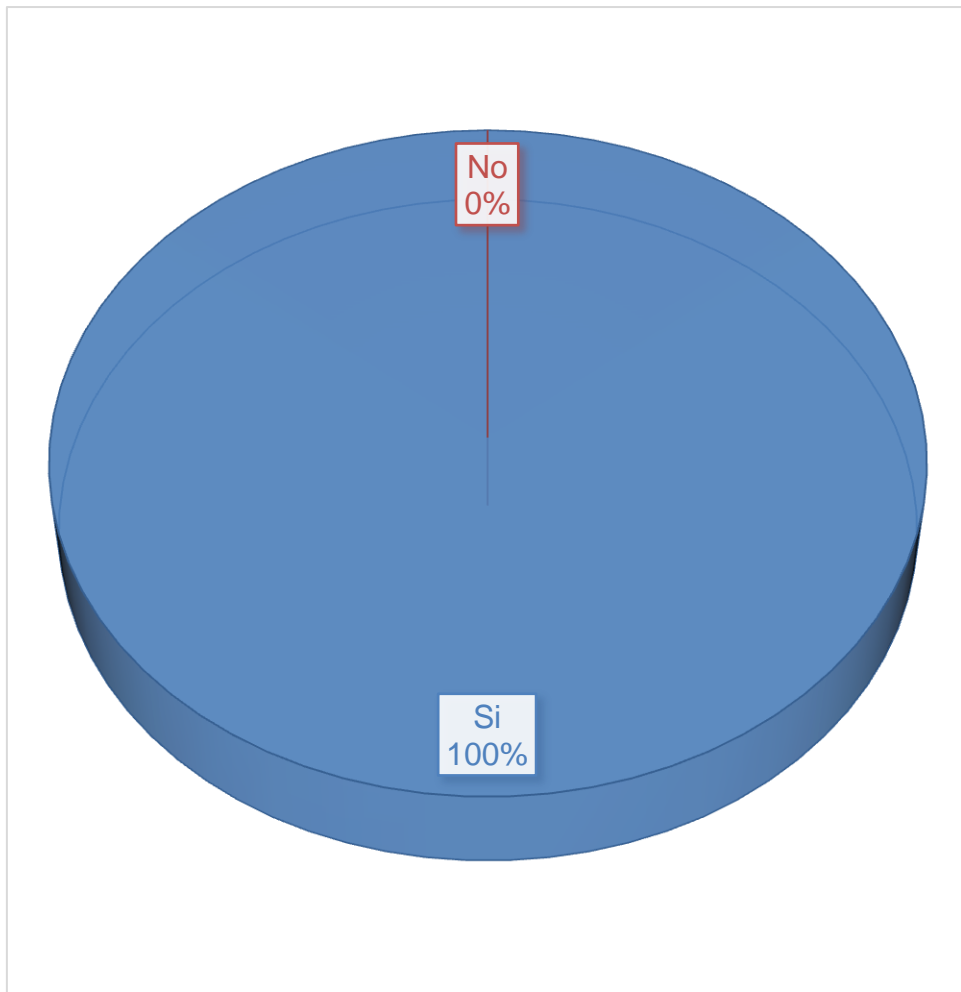


Figura 37 Ventajas por la construcción del Puerto de Posorja

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

PREGUNTA 3: ¿Considera usted que la creación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, afectará a las empresas del sistema portuario? Exprese de qué manera.

Tabla 19 Puerto Posorja y sistema portuario

Variables	Fi	%
Positivamente	114	100%
Negativamente	0	0%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

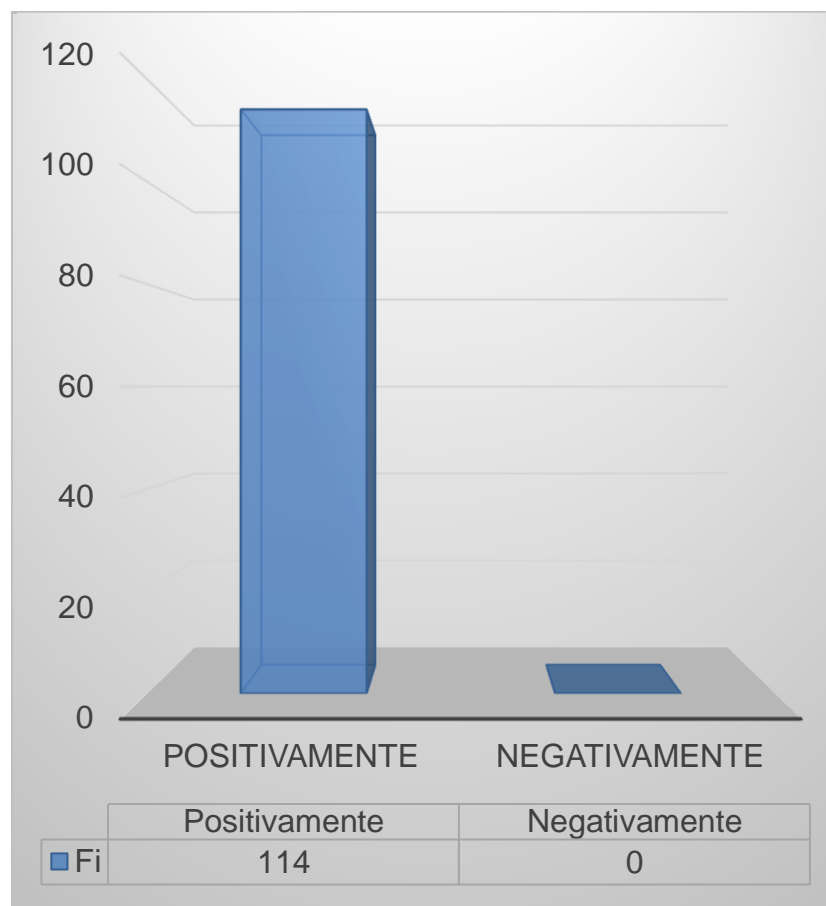


Figura 38 Puerto Posorja y sistema portuario

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

PREGUNTA 4: ¿Cree usted que la creación del puerto acentuará la competitividad?

Tabla 20 Mejoramiento de la competitividad

Variables	Fi	%
Si	114	92
No	10	8%
Total	124	100%

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

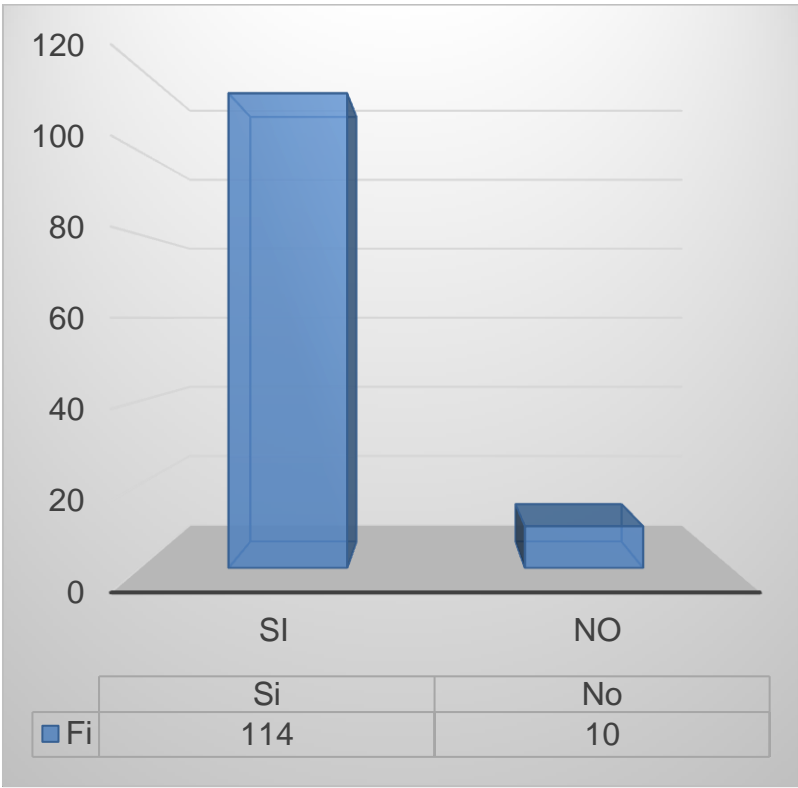


Figura 39 Mejoramiento de la competitividad

Fuente:Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

PREGUNTA 5: ¿Piensa usted que a partir de su creación se incentivará la demanda de exportación en una empresa?

Tabla 21 Creación del puerto y demanda de exportación

Variables	Fi	%
Si	95	83%
No	19	17%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

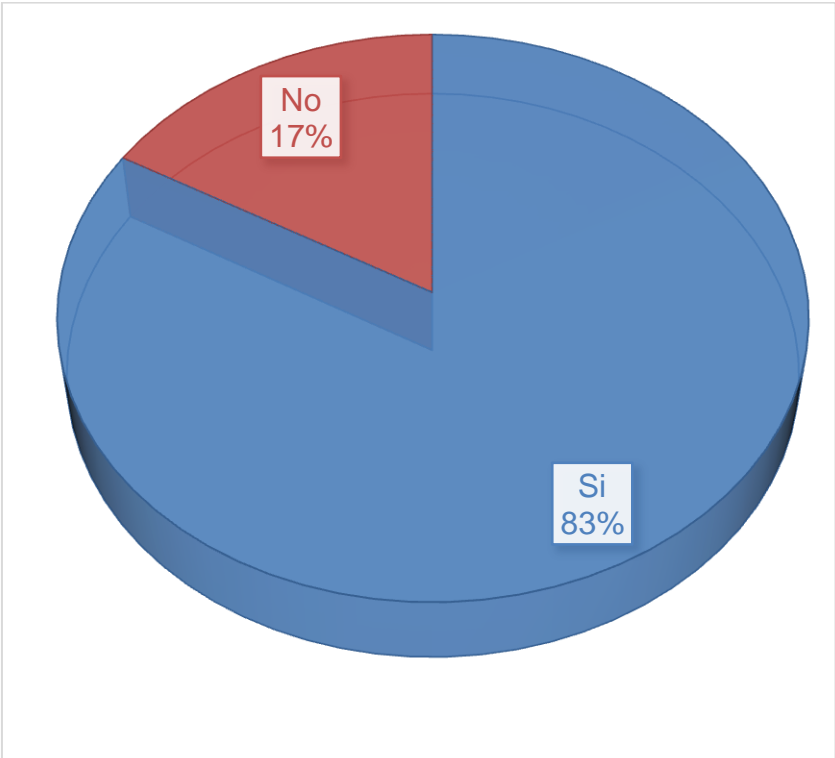


Figura 40 Creación del puerto y demanda de exportación

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

PREGUNTA 6: ¿Considera usted que, a partir de la creación del puerto de Aguas Profundas, se reducirán los costos logísticos de una empresa exportadora?

Tabla 22 Construcción del puerto y reducción de costos

Variables	Fi	%
Si	95	83%
No	19	17%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

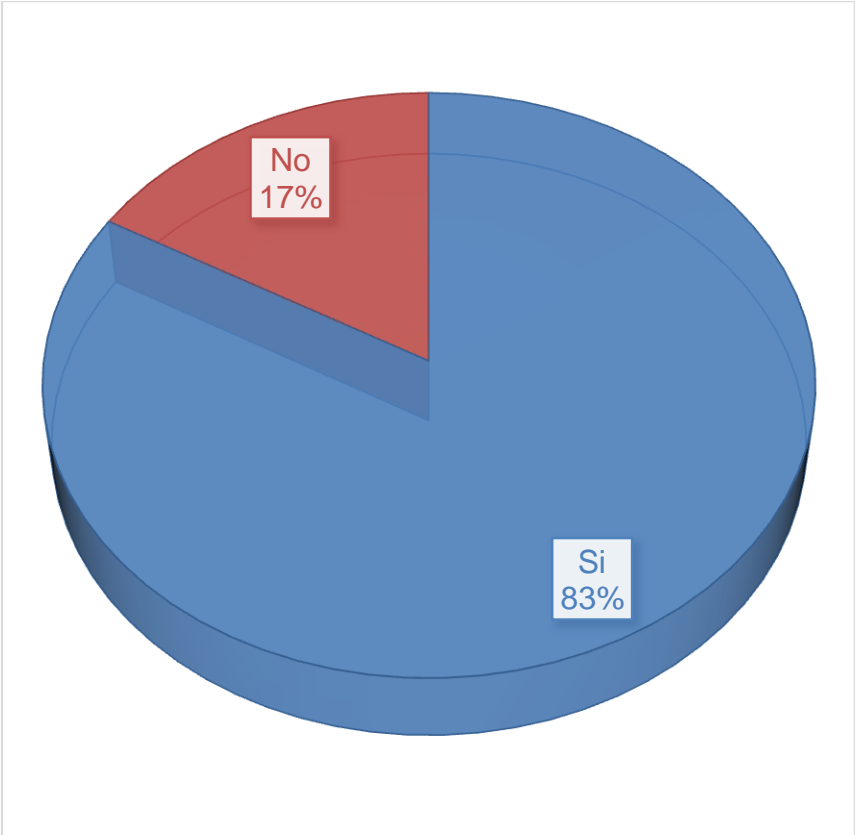


Figura 41 Construcción del puerto y reducción de costos

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

PREGUNTA 7: ¿Piensa usted que se incrementará el número de plazas de trabajo en las empresas exportadoras?

Tabla 23 Construcción del puerto y aumento de empleo

Variables	Fi	%
Si	102	89%
No	12	11%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

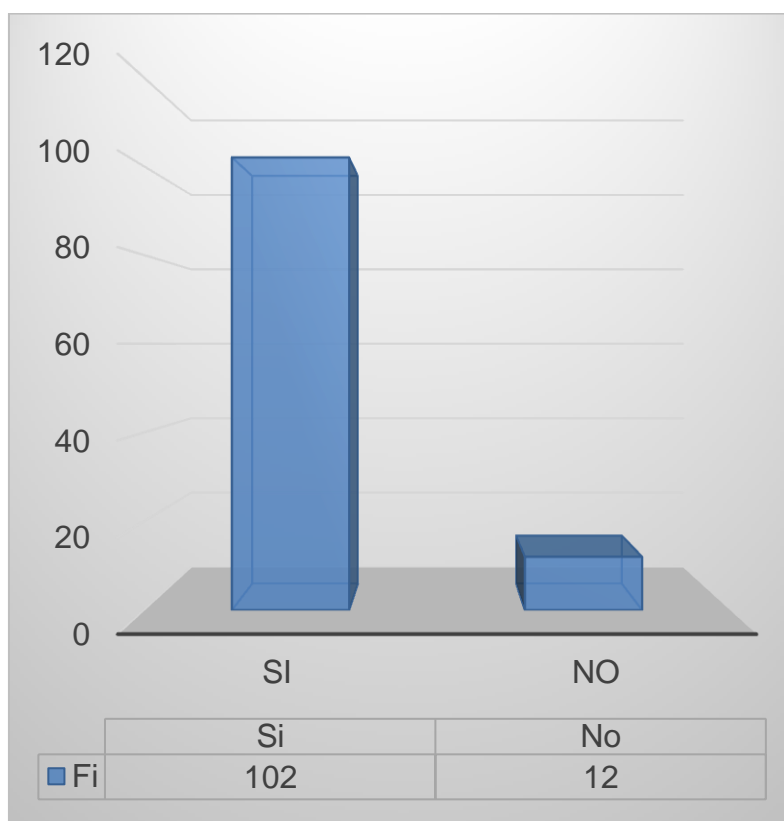


Figura 42 Construcción del puerto y aumento de empleo

Fuente: Adaptación de la investigación "Freddy Shrimps Cía. Ltda"

Pregunta 8: ¿Considera usted que por medio de la construcción del nuevo puerto el desarrollo general del país aumentaría?

Tabla 24 Construcción del puerto y desarrollo económicos

Variables	Fi	%
Si	98	86%
No	16	14%
Total	114	100%

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

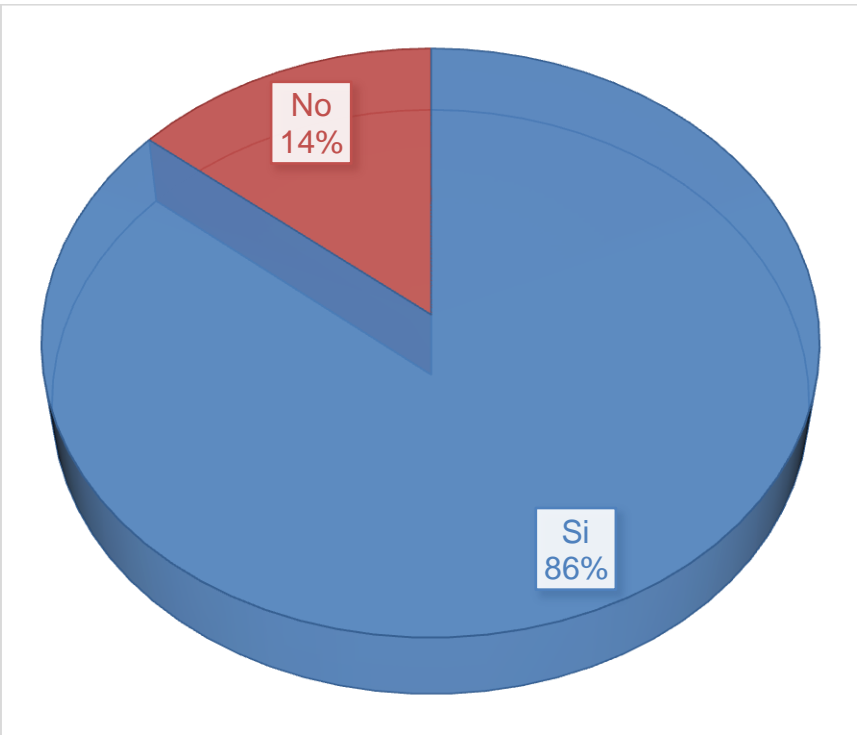


Figura 43 Construcción del puerto y desarrollo económicos

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

3.7.1 Conclusiones de las encuestas

Dentro de las principales conclusiones de la investigación de mercado se menciona:

Un 58% de los productos terminados que se exportan lo realizan de forma procesada mientras que el 42% de las empresas encuestadas solo lo realiza en su Estado Natural.

Según los encuestados el 100% indicaron que por medio de la construcción del Puerto de aguas profundas de Posorja, contribuirá a la construcción de una ventaja competitiva dentro de los mercados internacionales.

114 empresas encuestadas indicaron que por medio de la construcción del puerto de Posorja esto contribuirá al mejoramiento del sistema portuario de forma positiva.

El 92% de los encuestados indicaron que con el nuevo puerto de Posorja acentuara competitividad dentro de los mercados internacionales y por ende dentro del comercio exterior.

Según los encuestados indicaron en un 83% que la demanda de los productos aumentaría por motivo de la construcción del puerto de la ciudad de Posorja.

95 de los 114 indicaron que, por medio de la construcción del puerto, se reducirán el nivel de gastos de logística.

El 89% de las empresas que exportan producto aseguran que por medio de la construcción del puerto de Posorja ayudara la generación de plazas de empleo.

98 de 114 encuestados indicaron que la construcción del puerto de Posorja ayudara al desarrollo económico del país.

En definitiva, según la investigación de mercado se determino que por medio de la construcción del puerto de Posorja contribuirá al desarrollo de la empresa en cuanto a la reducción de los gastos relacionados a la logística, así como también el aumento de la demanda al cual está dirigido los diferentes productos de exportación,

la generación de nuevas plazas de empleo es otro de los beneficios de dicha construcción, al final todo esto contribuirá al desarrollo de la nación.

CAPITULO 4

4 ANÁLISIS

4.1 Puerto de aguas profundas Posorja

4.1.1 Antecedentes

La construcción y operación del puerto aguas profunda de Posorja se realizará mediante la firma Dubaití DP World, la cual tuvo intenciones de invertir en el proyecto de la creación del puerto de Posorja en septiembre del 2013, fecha en la que hubo una reunión en Carondelet con el presidente Rafael Correa y los accionistas de la empresa. Dicho puerto una vez puesta en marcha la construcción, el plazo de culminación es de tres años.

La firma árabe Dubái Port World (DP World), es unas de las compañías más grandes a nivel mundial ocupando así el tercer puesto en lo que se refiere a operaciones de puertos por lo que cuenta con 70 terminales en 31 países y en seis continentes. (Andes, 2016). Esta compañía será la encargada del diseño del puerto, la construcción de los muelles requeridos, el dragado necesario del canal de acceso y por ultimo del mantenimiento de las vías cercanas a la zona. (Confirmado.net, 2016)

Esta inversión será de \$1.200 millones, los cuales estarán divididos en dos primeras fases representando una inversión inicial de \$700 millones. Esta operación se concesionó durante 50 años a su operación a DP World. Se prevé que ésta terminal cuente al inicio con una extensión de 128 hectáreas (ha) y con un área de almacenamiento de contenedores alrededor de 16 ha y otra área de unas 19 ha para instalaciones adicionales. (El Universo, 2016)

La inversión de la empresa Dubaití iniciaría con \$530 millones y los \$170 millones de su representante nacional (PRNOBIS). Por su lado, el gobierno tiene proyectando invertir \$ 7 mil millones destinados al área de transporte, de ese total, \$ 2.200 millones estarán destinados para los puertos y \$ 4.800 millones para la construcción de nuevas vías. (El Universo, 2016)

Cabe recalcar que el permiso del Puerto de aguas profundas de Posorja está pasando por un proceso que permite analizar la facilidad técnica, jurídica y económica-financiera en cuanto se refiere entre el inversionista y la Autoridad Portuaria de Guayaquil. "La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) dejó claro que el contrato de concesión del Puerto de Aguas Profundas de Posorja sigue negociándolo con la firma DP (Dubái Port) World" (Cámara Marítima del Ecuador, 2016).

En la región de Posorja – Data se promueve que el puerto de aguas profundas de Posorja tendrá en su primera fase un muelle de 400 metros (m) con 16 m de profundidad para las terminales de contenedores. Y en la segunda fase se promociona otro muelle de 400 m. (Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

4.1.2 Beneficios

Se prevé que la operación de este Puerto traerá consigo múltiples beneficios a nivel nacional e internacional. Se generará una reñida competencia en referencia a las operaciones del puerto estatal Simón Bolívar y de los privados. (Cámara Marítima del Ecuador, 2016).

A continuación, se mencionan los principales beneficios que se tienen por la creación del puerto de aguas profundas en Posorja:

Se generará empleo para los habitantes de la parroquia en Posorja.

La terminal tendrá la capacidad necesaria para mover alrededor de 2,5 millones de contenedores por año.

Contará con un frente de atraque de 15,5 metros de profundidad al pie del muelle, que permitirá recibir buques de tipo Panamax y Post-Panamax. (El Universo, 2016)

La construcción de la obra será encargada de generar alrededor de 2000 empleos directos y un promedio de 800 empleos en cuanto a las operaciones, mientras que es previsto que 1.500 empleos indirectos sean posibles. (Andes, 2016)

Se incrementará el número de conexiones con el comercio de distintas partes a nivel mundial, lo que permitirá generar más inversiones para el país. (Andes, 2016)

La economía del país se verá dinamizada por la construcción del puerto, lo cual representa que Ecuador se convierta en un país con competencia a nivel internacional.

Beneficiará a la producción económica y turística de la zona.

Además de estos beneficios cabe señalar que al momento que el puerto este construido en su totalidad, el presidente Correa la declarará como Zona Especial de Desarrollo Económico, es decir una de sus ventajas es que podrá adquirir beneficios tributarios, por ejemplo se restará cinco puntos al pago del Impuesto a la Renta, serán exonerados los pagos de impuesto a la salida de divisas, se simplificará los diferentes tipos de procesos y las facilidades que se presentan al momento de realizar los encadenamientos de producción. (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2016)

Algunos expertos en el sector marítimo y portuario ponen como criterio de que Ecuador no debería centrarse entre la competencia de sus puertos internos, sino de ampliar sus fortalezas y hacerlo internacionalmente hasta que este puerto Posorja se convierta en un puerto HUB (central de redistribución de carga, sin límites geográficos ni de infraestructura) de conexión para la región. (Cámara Marítima del Ecuador, 2016)

4.2 Análisis de mejora

Una vez determinado el nuevo plan para elevar la competitividad de los puertos marítimos en el país se determinó la ventaja para aquellas empresas que exportan diferentes productos mercados internacionales.

Consideran que el punto clave dentro del transporte marítimo es la especialización, ampliación, extensión y reestructuración, es necesaria la implementación de nuevo puertos que ayuden a mejorar el desarrollo económico del país.

El volumen total de carga registra un incremento sostenido en Ecuador. De 10,1 millones de toneladas movilizadas en los cuatro principales puertos del país en el 2010, la cifra pasó a 15,9 millones de toneladas al cierre del 2014 (Revista Lideres, 2014).

Toda esa dinámica comercial, entre importaciones y exportaciones que llegan al país y salen vía marítima para ello es necesario hacer ajustes, ampliaciones y hasta innovaciones.

Por ello es necesario el análisis de la construcción del puerto de aguas profundas en Posorja, a continuación, se presentarán las diferentes mejoras que podrían obtener por medio de la implementación del puerto de mejora, el estudio es realizado dentro de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.

A continuación, se presenta los puntos porcentuales de los gastos por logística en función a las ventas totales de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda.

Tabla 25 Ventas Totales VS Gastos de logísticas

Gastos por Logística	2010	2011	2012	2013	2014	2015
En %	24%	37%	28%	55%	32%	41%
En USD\$	7.258.640 ,07	16.983.75 1,10	14.799.25 0,76	42.600.42 0,43	35.272.096 ,00	39.129.584 ,42
Ventas Totales	31.257.20 9,58	47.233.87 3,00	56.919.59 1,00	83.608.11 2,70	119.464.83 8,00	104.941.28 6,00
Rep. Vtas / Gastos Logísticas	23,22%	35,96%	26,00%	50,95%	29,53%	37,29%

Fuente: Adaptación de la investigación “Freddy Shrimps Cía. Ltda”

Se puede determinar que para el 2010 los gastos por logísticas para la exportación de productos a los mercados internacionales por parte de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda, es de 23.22% de sus ventas totales aproximadamente la cuarta parte del total de los ingresos, y su aumento es constante hasta llegar a su punto máximo en el año 2013, ascendiendo a unos 50 puntos porcentuales, es decir la mitad de los ingresos totales según la administración de la empresa esto es debido a la falta de buques que puedan transportar grandes cantidades, ya que no solo esta empresa es exportadora

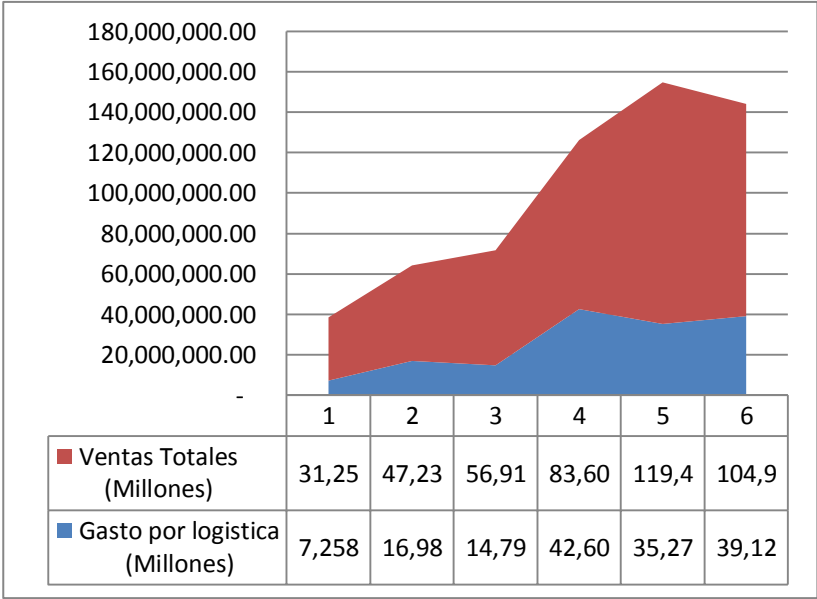


Figura 44 Ventas y Gastos de Logística

Por ello al momento de indicar sobre la construcción del puerto de aguas profundas de Posorja, es considerado como un medio que reducirán costos de transportación puesto que por medio de este podrán cubrir el volumen total que es pedido en el exterior de tal forma que cubrirán sus demandas, considerando los índices de crecimiento promedio de las ventas anuales de la empresa camaronera objeto de estudios se proyecta los niveles de ventas esperados una vez que el puerto esté en funcionamiento.El crecimiento promedio del periodo 2010 al 2015 es del 22% por ello se estima el 22% de aumento para el año de cálculo, considerando que los gastos por logísticas no aumentarían se mantienen estables, se expone el estado proyectado

Tabla 26 Estado de Resultado proyectado año 20XX

	2015	% Crec	20XX	Márgenes
Millones de Libras	37.411.717,10		45.642.294,86	
Ventas Netas	104.941.286,00		128.028.368,92	
Costo de Ventas	95.438.010,77	20,0%	67.570.111,63	
Gastos por Logística			39.129.584,42	
Utilidad Bruta	9.503.275,23		21.328.672,88	17%
Gastos de Ventas	1.335.000,00	11%	1.335.000,11	
Gastos Administrativos	100.774,68	15%	100.774,83	
Utilidad Operacional	8.067.500,55		19.892.897,94	16%
Amortización Pre operacionales				
Gastos Financieros				
Otros Egresos/Ingresos	(41.721,23)			
Utilidad Antes de Impuestos	8.025.779,32		19.892.897,94	
Participacion Trabajadores	1.068.866,96		2.983.934,69	
Impuesto a la Renta	1.379.887,52		3.719.971,92	
Reserva Legal				
Utilidad Neta del Ejercicio	\$ 5.577.024,84		\$ 13.188.991,34	10%

Se puede determinar que la mejora en cuanto a gasto de logística es considerable al final se obtiene un margen neto del 10%, de tal forma que por medio de la construcción del puerto de Posorja beneficiara a las empresas que exportan productos a los mercados internacionales.

CONCLUSIONES

Los puertos son medio que facilitan la carga y descarga de diferentes materiales productos o bienes dentro de una determinada ciudad, por ello es necesario un análisis de la funcionalidad de los puertos marítimos dentro del desarrollo económico de una determinada sociedad.

La función que cumplen los puertos es fundamentalmente una herramienta de comunicación entre naciones y mercados es por ello que por medio de la construcción del nuevo puerto en Posorja, que promete un desarrollo económico mayor para el país.

La construcción del nuevo puerto de aguas profundas en la ciudad de Posorja es beneficio, para las diferentes empresas que realizan actividades de exportación a los mercados internacionales.

Los beneficios son muchos desde la disminución de los costos ocasionados por la logística de transporte entre naciones, ya que al convertirse en un puerto de aguas profundas beneficia al transporte de grandes volúmenes de carga

Otro beneficio es el aumento de satisfacción de la demanda, debido a que los volúmenes requeridos en los mercados internacionales serán cubiertos en su totalidad.

Con la construcción del nuevo puerto las ofertas de empleo aumentaran beneficiando los miembros de la sociedad, y también ayudando al dinamismo económico.

Para la presente investigación se llevó a cabo dentro de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. de la ciudad de Guayaquil, según el estudio realizado se determinó que los gastos ocasionados por la logística para el traslado de sus productos durante el año 2010 fueron del 24% y en el 2015 fue del 41% del total del total de sus costos variables lo que indica que este tipo de costo es significativo para la empresa. Este gasto en relación a las ventas totales durante el año 2015 es del 37,29%.

Por medio del presente análisis se determinó que el beneficio por la construcción del puerto de Posorja es positivo debido a que se identificó que la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. al utilizar el puerto para sus actividades tendría un aumento del 10% en su margen neto.

A esto se suma que por medio de la construcción del puerto de Posorja la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. aumentará sus niveles de ventas ya que podrá enviar mayores volúmenes de producto por la utilización de buques post-Panamax para la transportación de productos a los mercados internacionales.

RECOMENDACIONES

La presente investigación determina como recomendación la utilización de los servicios de puerto de aguas profundas de Posorja para el traslado de los productos al mercado internacional.

Se recomienda que se realice un estudio similar para empresas de otros sectores, que exportan productos a los mercados internacionales de tal forma que permita conocer los diferentes beneficios que podrían obtener al utilizar los servicios del nuevo puerto.

REFERENCIAS

Adamir J. de Souza, R. M., & Jaime Rodrigo, J. M. (2003). *El transporte de contenedores terminales, operatividad y casuística*. Barcelona: Edicions UPC.

Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. (18 de Junio de 2016). *Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/puerto-aguas-profundas-posorja-sera-considerada-zona-especial-desarrollo-economico-ecuador>

Alvarado, A. (14 de Diciembre de 2012). *Exportación China*. Obtenido de <http://exportacionchina.com/logistica/shanghai-y-ningbo-puertos-del-delta-del-yangtse/#nogo>

Andes. (06 de Junio de 2016). *Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/puerto-posorja-traera-mas-3500-millones-ingresos-ecuador.html>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (12 de Abril de 2016). *Autoridad Portuaria Guayaquil*. Obtenido de <http://www.apg.gob.ec/files/58%20A%C3%91OS%20DE%20LA%20%20AUTORIDAD%20PORTUARIA%20DE%20GUAYAQUIL.pdf>

Bernal Torres, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Colombia: Pearson.

Camara Marítima del Ecuador. (30 de Julio de 2013). *Camara Marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%20%202013/Julio/Articulo/Articulo.pdf>

Cámara Marítima del Ecuador. (20 de Mayo de 2016). *Cámara Marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/Folletos/INFORMAR%20MAYO%202016.pdf>

Cámara Marítima del Ecuador. (20 de Febrero de 2016). *Informativo Marítimo Portuario*. Obtenido de <http://www.camae.org/Folletos/INFORMAR%20FEBRERO%202016.pdf>

Cegarra Sanchez, J. (2004). *Metodología de la investigación científica y tecnológica*. Madrid: Diaz de Santos.

Confirmado.net. (18 de Junio de 2016). *Confirmado.net la ultima palabra en información*. Obtenido de <http://www.confirmado.net/puerto-aguas-profundas-posorja-sera-considerada-zona-especial-desarrollo-economico-ecuador/>

Cousteau, J. (20 de Julio de 2013). *Ventajas y desventajas del transporte marítimo*. Obtenido de Seguridad Nautica: <http://www.seguridadnautica.es/ventajas-y-desventajas-del-transporte-maritimo>

El Universo. (16 de Febrero de 2016). *El Universo*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2016/02/16/nota/5407795/se-oficializa-inversion-1200-millones-puerto-posorja>

Freire Seoane, M. J., & Gonzalez Laxe, F. (2003). *Economía del transporte marítimo*. Coruña: Netbiblo.

Freire, M., & González , F. (2009). *Tráfico marítimo y economía global*. España: Netbiblo.

Georgia Tech. (2014). *Conceptos Baicos*. Obtenido de Logistics Innovation & Research Center: <http://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/concepts>

González, R. (05 de Mayo de 2011). *Capital*. Obtenido de <http://www.capital.com.pa/postpanamax-los-colosos-que-cruzaran-el-canal/>

Holguín , C. (13 de Agosto de 2013). *El Universo*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/opinion/2013/08/13/nota/1285751/sobre-nuestro-puerto-maritimo-guayaquil>

López , K. (30 de Julio de 2015). *Cámara marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/Folletos/Informar%20Julio%202015.pdf>

López, K. (20 de Mayo de 2016). *Cámara Marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/Folletos/INFORMAR%20MAYO%202016.pdf>

López, K. (20 de Febrero de 2016). *Cámara Marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/Folletos/INFORMAR%20FEBRERO%202016.pdf>

Mashitimes. (19 de Agosto de 2013). *Mashitimes*. Obtenido de <http://mashitimes.com/2013/08/19/empresarios-recalcan-a-correa-que-el-puerto-sirve-mas-para-hacer-negocios-que-turismo/>

Mining Press. (14 de Septiembre de 2014). *Miningpress*. Obtenido de <http://www.miningpress.com/club/287936/los-10-puertos-mas-importantes-para-comercio-exterior>

Revista de Ingenieria Naval. (05 de Septiembre de 2014). *Revista del sector marítimo ingeniería naval*. Obtenido de <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-del-mundo-en-trafico-de-contenedores>

Revista Lideres. (2014). Obtenido de <http://www.revistalideres.ec/lideres/evaluacion-puertos-asumir-otros-retos.html>

Toro, A. (08 de Octubre de 2014). Obtenido de El Universal: <http://www.eluniversal.com/opinion/141008/las-rutas-maritimas-globales>

Toro, A. (06 de Octubre de 2014). *Instituto Galego de análise y documentación internacional*. Obtenido de <http://www.igadi.org/web/analiseopinion/significado-estrategico-de-las-rutas-maritimas-globales>

Trade & Logistics Innovation Center. (2014). *Puertos Maritimos*. Obtenido de Trade & Logistics Innovation Center: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos-maritimos>

Vasquez Hidalgo, L. (2005). *Tipos de estudio en la invstigacion de campo*. Colombia: Pearson.

ANEXOS

Anexo No. 1

Modelo de la Encuesta

Encuesta sobre el impacto de la creación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja en las empresas del sector portuario del país.

1. ¿. Piensa usted que la creación del Puerto de Aguas Profundas generará ventajas en el comercio exterior del país?

Si ()

No ()

2. ¿Considera usted que la creación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, afectará a las empresas del sistema portuario? Exprese de qué manera.

Positivamente ()

Negativamente ()

3. ¿Cree usted que la creación del puerto acentuará la competitividad?

Si ()

No ()

4. ¿Piensa usted que a partir de su creación se incentivará la demanda de exportación en una empresa?

Si ()

No ()

5. ¿Considera usted que a partir de la creación del puerto de Aguas Profundas, se reducirán los costos logísticos de una empresa exportadora?

Si ()

No ()

6. ¿Piensa usted que se incrementará el número de plazas de trabajo en las empresas exportadoras?

Si ()

No ()

7. ¿Considera usted que por medio de la construcción del nuevo puerto el desarrollo general del país aumentaría?

Si ()

No ()

Anexo No. 2

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% Crec	20XX	Mangenes
Miliones de Libras	11.912.141,47	15.480.497,00	20.124.646,10	26.162.039,93	34.010.651,91	37.411.717,10		45.642.294,86	
Ventas Netas	Total USD\$					104.941.286,00		128.028.368,92	
Costo de Ventas	31.257.209,58	47.233.873,00	56.919.591,00	83.608.112,70	119.464.838,00	95.438.010,77	20,0%	67.570.111,63	
Gastor por Logistica	30.244.333,61	45.902.030,00	52.854.467,00	77.455.309,88	110.225.300,00			39.129.584,42	
Utilidad Bruta	1.012.875,97	1.331.843,00	4.065.124,00	6.152.802,82	9.239.538,00	9.503.275,23		21.328.672,88	17%
Gastos de Ventas	361.183,36	520.374,00	566.824,00	1.105.215,65	1.205.842,00	1.335.000,00	11%	1.335.000,11	
Gastos Administrativo:	442.971,14	453.523,00	822.417,00	800.000,00	1.021.000,00	100.774,68	15%	100.774,83	
Utilidad Operacional	208.721,47	357.946,00	2.675.883,00	4.247.587,17	7.012.696,00	8.067.500,55		19.892.897,94	16%
Amortizacion Pre operacionales	119.708,40	119.708,00							
Gastos Financieros	163.629,77	249.587,00	175.828,00						
Otros Egresos/Ingresos:	(259,47)	1.952,00	(29.602,00)		(28.906,77)	(41.721,23)			
Utilidad Antes de Impuestos	(74.357,23)	(13.301,00)	2.470.453,00	4.247.587,17	6.983.789,23	8.025.779,32		19.892.897,94	
Participacion Trabajadores			370.568,00	637.138,08	1.047.568,33	1.068.866,96		2.983.934,69	
Impuesto a la Renta			444.386,00	794.298,80	1.334.476,90	1.379.887,52		3.719.971,92	
Reserva Legal			165.550,00	297.331,10					
Utilidad Neta del Ejercicio	\$ (74.357,23)	\$ (13.301,00)	\$ 1.489.949,00	\$ 2.518.819,19	\$ 4.601.744,00	\$ 5.577.024,84		\$ 13.188.991,34	10%

Anexo No. 3

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gastos por Logística						
En %	24%	37%	28%	55%	32%	41%
Gasto por logística (Millones)	7.258.640,07	16.983.751,10	14.799.250,76	42.600.420,43	35.272.096,00	39.129.584,42
Ventas Totales (Millones)	31.257.209,58	47.233.873,00	56.919.591,00	83.608.112,70	119.464.838,00	104.941.286,00
Rep. Vtas / Gastos Logísticas	23,22%	35,96%	26,00%	50,95%	29,53%	37,29%
Indices de Ventas		2011	2012	2013	2014	2015
En %		51%	21%	47%	43%	-12%
En USD\$		24.142.900,18	11.671.859,03	39.202.265,70	51.234.476,43	(12.757.898,05)
Margen Bruto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
En %	-0,24%	-0,03%	2,62%	3,01%	3,85%	5,31%
Margenes Bruto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Operacioni	3%	3%	7%	7%	8%	9%
Neto	1%	1%	5%	5%	6%	8%
	-0,24%	-0,03%	2,62%	3,01%	3,85%	5,31%



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna; Matute Petroche, Genesis Thayli** con C.C: # **0950843763** y C.C: # **0923974786** autoras del trabajo de titulación: **Análisis del impacto por la creación del puerto de aguas profundas de Posorja en la camaronera Freddy Shrimps cia. Ltda** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional** 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, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 19 de septiembre del 2016.

f. *Gabriela Huayamabe R.*

Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna

C.C: 0950843763

f. *Genesis Matute P.*

Matute Petroche, Génesis Thayli

C.C: 0923974786



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Análisis del impacto por la creación del puerto de aguas profundas de Posorja en la camaronera Freddy Shrimps cia. Ltda		
AUTOR(ES)	Huayamabe Ruiz, Gabriela Geovanna ; Matute Petroche, Génesis Thayli		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Sánchez Parrales, Carlos Eduardo,Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Gestión Empresarial Internacional		
TITULO OBTENIDO:	Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	19 de septiembre del 2016	No. PÁGINAS:	DE 104
ÁREAS TEMÁTICAS:	Comercio Exterior; Logística; Transporte		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	LOGÍSTICA, PUERTO, TRANSPORTE MARÍTIMO, POSORJA, DEMANDA, COMERCIO INTERNACIONAL.		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>El transporte marítimo actualmente se ha convertido en un medio que permite la movilización de grandes mercaderías, productos y bienes en gran escala de un lugar a otro que por lo general son naciones. Los puertos juegan un papel de importancia, ya que en los mismos se realizan actividades de carga, descarga, almacenamiento entre otros servicios todo esto ayuda a fomentar el comercio exterior y a la libre movilización de productos al mercado internacional.</p> <p>Por medio del presente trabajo de investigación se trata de identificar los principales factores que mejorarían en las diferentes actividades de la empresa camaronera Freddy Shrimps Cía. Ltda. con la creación del nuevo puerto de aguas profundas en Posorja.Los principales puntos de evaluación fueron el mejoramiento en los costos y gastos ocasionados por la logística, el posible incremento de la demanda, aumentando la rentabilidad de la empresa.</p> <p>El estudio se lo realizo por medio de un enfoque de investigación cuantitativa con la ayuda de la técnica de la encuesta, y con la utilización de fuentes de información secundaria, logrando obtener un resultado positivo en todo el proceso investigativo, alcanzando la respuesta a las diferentes preguntas de investigación y reconocer los objetivos establecidos.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-9-867000205 ; +593-9-94139791	E-mail: Gabriela.huayamabe@hotmail.com thaylimatute14@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth		
	Teléfono: +593-4-84228698		
	E-mail: cynthia.roman@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			