



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

UTEG

**“ESTUDIO DE LAS EXPORTACIONES DEL PUERTO DE GUAYAQUIL
ANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS Y SU
CAPACIDAD PORTUARIA”**

TESIS DE POSTGRADO

PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

MASTER EN COMERCIO EXTERIOR

CON MENCIÓN EN LA INDUSTRIA PORTUARIA

PRESENTADO POR

ING. XAVIER FABRICIO MEDINA CALDERÓN

TUTORA

MASTER ANA MARIA ALCIVAR

GUAYAQUIL – ECUADOR

2016

DECLARACIÓN EXPRESA

"La responsabilidad del contenido de esta Tesis de Post-grado, me corresponde exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil".

Ing. Xavier Medina Calderón

C.I 0909118242

DEDICATORIA

A DIOS

A MI FAMILIA

AGRADECIMIENTO

A mi mamá y a mis hermanos, mis sobrinas y mi novia que son todo para mí, un agradecimiento muy especial a la persona que me ha permitido ser el profesional que soy ahora, que me ha enseñado como salir adelante a pesar de la adversidades que se presentan en la vida, esa persona es especial es mi padre, a él le dedico este logro.

.

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL	V
ÍNDICE DE FIGURAS	IX
ÍNDICE DE TABLAS	XI
RESUMEN	XIII
ABSTRACT	XV
INTRODUCCION	1
CAPITULO 1:	3
1. DISEÑO DE LA INVESTIGACION.....	3
1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS CONTEXTUALES DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
1.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA TERMINAL PORTUARIA DE GUAYAQUIL UBICACIÓN	8
1.3 HISTÓRICO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.....	15
1.4 PROBLEMA DE LA INVESTIGACION	17
1.4.1 PLANTEAMIENTO DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA	17

1.4.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	18
1.4.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .	20
1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	20
1.5.1 OBJETIVO GENERAL.....	20
1.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	21
1.6 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	21
1.7 MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	24
1.7.1 MARCO TEÓRICO	24
1.7.1.1 DESARROLLO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL A TRAVÉS DE LA HISTORIA.....	24
1.7.1.2 BREVE ASPECTOS GENERALES.....	25
1.7.1.3 PROCESO DE CONCESIÓN DE APG.....	26
1.7.1.4 MODELO DE CONCESIÓN QUE SE PODRÍA OPTAR PARA EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS.....	29
1.7.1.5 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ZONA	33
1.7.1.6 SITUACIÓN ACTUAL ECONÓMICA DEL ECUADOR	36
1.7.1.6.1 LA BALANZA COMERCIAL	37

1.7.1.6.2 LAS EXPORTACIONES EN EL ECUADOR	40
1.8 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS Y VARIABLES	42
1.8.1 HIPÓTESIS GENERAL	42
1.8.2 HIPÓTESIS PARTICULARES.....	42
1.8.3 VARIABLES	42
1.9 ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	43
1.9.1 TIPO DE ESTUDIO.....	43
1.9.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	43
1.9.3 POBLACIÓN Y MUESTRA	43
1.9.4 FUENTES Y TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	44
1.9.5 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	44
1.9.6 RESULTADOS E IMPACTOS ESPERADOS	45
CAPÍTULO 2	46
2. ANÁLISIS, PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO...	46
2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	47

2.2	ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS	50
2.2.1	EVOLUCION	60
2.2.2	TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS	62
2.2	PRESENTACION RESULTADO Y DIAGNOSTICO	66
2.3	VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS	77
CAPÍTULO 3		78
3.	PROPUESTA	78
3.1	JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA	79
3.2	OBJETIVOS DE LA PROPUESTA	87
CONCLUSIONES		90
RECOMENDACIONES		92
BIBLIOGRAFIA		93
ANEXOS		95

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1.1 NAVE CIUDAD DE GUAYAQUIL	5
FIGURA 1.2 CANAL DEL RÍO GUAYAS 1983	6
FIGURA 1.3 ATRACADEROS E INSTALACIONES AÑO 1963	7
FIGURA 1.4 TERMINAL MARÍTIMO DE GUAYAQUIL AÑO 1981	8
FIGURA 1.5 RANKING DE PRINCIPALES PUERTOS DE LATINOAMERICA Y EL CARIBE	14
FIGURA 2.1 HINTERLAND DEL PUERTO DE GUAYAQUIL	19
FIGURA 2.2 INSTALACIONES CONTECOM (PUERTO DE GUAYAQUIL)	28
FIGURA 2.3 ESQUEMA DE PARTICIPACION PUBLICO – PRIVADA	31
FIGURA 2.4 UBICACIÓN DE LA PARROQUIA POSORJA	34
FIGURA 2.5 PROYECTO PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS-POSORJA .	35
FIGURA 2.6 BALANZA COMERCIAL	38
FIGURA 2.7 BALANZA COMERCIAL*	39
FIGURA 2.8 EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS	41

FIGURA 2.9 PORCENTAJE DE EXPORTACIONES TRADICIONALES Y NO TRADICIONAL.....	41
FIGURA 2.10 GENERACIÓN DE BUQUES PORTACONTENEDORES	65
FIGURA 2.11 CALADO COMPARATIVO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL VS PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS POSORJA.....	66
FIGURA 3. 1 MATRIZ CAUSA – EFECTO	80
FIGURA 3. 2 UBICACION DE POSORJA	83
FIGURA 3.3 AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA	98
FIGURA 3.4 DECRETO EJECUTIVO No. 1060.....	101
FIGURA 3.5 REACH STACKER	102
FIGURA 3.6 TOP LOADER.....	102
FIGURA 3.7 VARIOS MONTACARGAS	103
FIGURA 3.8 GRUA RGT	103
FIGURA 3.9 GRUA DE PORTICO.....	104

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA I HISTORICO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES	16
TABLA II RESUMEN ESTADISTICO – ENERO 2016	48
TABLA III CONTENEDORES DE 20' 40' IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN LLENOS/VACÍOS (ENERO2016)	50
TABLA IV NUMERO DE NAVES ARRIBADAS AL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL	51
TABLA V CARGA MOVILIZADA EN CONTENEDORES EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.....	52
TABLA VI CONTENEDORES LLENOS MOVILIZADOS EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.....	53
TABLA VII TONELAJE DE EXPORTACIONES POR AGENCIAS	54
TABLA VIII TONELAJE POR TIPO DE CARGA	55
TABLA IX TONELAJE DE CARGA GENERAL MOVILIZADAS VS PRODUCTOS DE EXPORTACION.....	56
TABLA X TONELAJE DE GRANELES SOLIDOS Y LIQUIDOS VS PRODUCTOS DE EXPORTACION.....	57
TABLA XI TONELAJE CONTENERIZADA MOVILIZADAS VS PRODUCTOS DE EXPORTACION.....	58

TABLA XII NUMERO DE BUQUES SEGÚN TIPO DE CARGA Y PROMEDIO DE HORAS/BUQUE.....	59
TABLA XIII CARACTERISTICAS DE LA FLOTA DE NAVES PORTACONTENEDORES	64
TABLA XIV FLOTA MUNDIAL DE NAVES DE CONTENEDORES POR AÑOS DE CONSTRUCCION.....	64
TABLA XV PREGUNTA No.1.....	67
TABLA XVI PREGUNTA No. 2	68
TABLA XVII PREGUNTA No. 3.....	69
TABLA XVIII PREGUNTA No. 4	70
TABLA XIX PREGUNTA No.5	71
TABLA XX PREGUNTA 6.....	72
TABLA XXI PREGUNTA No. 7	73
TABLA XXII PREGUNTA No.8.....	74
TABLA XXIII PREGUNTA No.9	75

RESUMEN

El puerto de Guayaquil – Libertador Simón Bolívar es el puerto principal de la República del Ecuador, con una población que supera los 2'500.000 habitantes y que a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Fue construido durante el periodo 1.959 – 1963. La ubicación privilegiada del puerto constituye un incentivo para la captación de tráfico de las rutas del lejano oriente y continente americano. (APG, s.f.)

Pero la globalización, el consumo acelerado, el crecimiento de las exportaciones entre países, el crecimiento de las flotas navieras, el incremento del tamaño de los buques, los tratados comerciales y la aparición de redes mundiales de transporte hacen que todos los puertos del mundo enfrenten constantemente riesgo de perder importantes clientes, por la deficiencia en su estructura y su capacidad portuaria y operación. Han pasado 9 años luego de que el Puerto de Guayaquil diera en concesión sus terminales de Contenedores y Multipropósito a la empresa CONTECON, donde le ha permitido mejorar sus servicios, estructura y operación, ubicándolo a pesar de sus pequeños vicisitudes como su calado y su capacidad de expansión, en el octavo puesto del ranking de los principales puertos de Latinoamérica y el caribe, según informe del 2014 presentado por la CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (Lacera & Juan Ortega, 2008)

Pero por la necesidad de seguir a la par del crecimiento del comercio internacional y el mundo globalizado donde vivimos, el estado ecuatoriano toma la decisión de construir un Puerto de Aguas Profundas en el cantón Posorja, un puerto que pueda recibir y manejar mayores volúmenes de carga a través del arribo de busques PANAMAX y POST-PANAMAX que pueden trasladar de 3.000 a 4.000 TEUS (Contenedores de 20 Pies) y que posean un calado de 16 metros, algo que no sería posible en el Puerto de Guayaquil.

Este trabajo se concreta en analizar como repercutiría a las exportaciones del Puerto de Guayaquil, la construcción de un puerto con un mayor calado y una mayor capacidad de portuaria.

ABSTRACT

The port of Guayaquil - Simon Bolivar is the main port of the Republic of Ecuador, with a population of over 2,500,000 inhabitants and through which 70% of foreign trade handled by the National Port System is mobilized. It was built during the period 1959 - 1963. The privileged location of the port provides an incentive for attracting trafficking routes from the Far East and America. (APG, S. F.)

But globalization, rapid consumption growth in exports between countries, growth of shipping fleets, increasing the size of ships, trade agreements and the emergence of global transport networks make all the world's ports face constantly risk of losing important customers, deficiency in structure and operation and its port capacity. They have 9 years have passed after the Port of Guayaquil give concession terminals Container and Multi-Purpose the company CONTECON, which has better enabled its services, structure and operation, placing despite its small vicissitudes as its depth and its ability expansion in eighth place in the ranking of the major ports in Latin America and the Caribbean, according to the 2014 report presented by ECLAC-United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean. (Lacera & Juan Ortega, 2008)

But the need to keep pace with the growth of international trade and the globalized world we live in, the Ecuadorian state makes the decision to build a Deep Water Port in Canton Posorja, a port that can receive and handle greater volumes of cargo through the arrival of looking Panamax and post-Panamax that can move from 3,000 to 4,000 TEUs (20-foot) and having a depth of 16 meters, which would not be possible at the Port of Guayaquil.

This paper analyzing concrete repercussions on exports as the Port of Guayaquil, the construction of a port with greater depth and greater port capacity.

INTRODUCCION

El estudio de mi tesis, se enfoca en analizar el futuro de las exportaciones del Puerto de Guayaquil una vez que el puerto de aguas profundas sea construido y entre en operación, para este efecto, presentaremos datos estadísticos de la situación actual de la Terminal Portuaria y el desarrollo de las actividades en el mismo, realizar un estudio de la productividad de la terminal basados en el volumen de carga exportación movilizada en los últimos 5 años y a su vez determinar la importancia que tienen ciertos factores a la hora de determinar su capacidad portuaria.

En los últimos años se ha incrementado el tamaño de las naves, por tal motivo es necesario la creación de un puerto de mayor profundidad para naves de 16.6 metros de calado, a fin de que estas naves puedan transportar mayor carga e ingresar a puerto sin ningún problema al desarrollar sus operaciones.

La globalización de la producción y del consumo, el crecimiento de las exportaciones entre una nación y la otra, los tratados comerciales y la aparición de redes mundiales de transporte hacen que todos los puertos a nivel mundial enfrenten constantemente riesgos de perder usuarios importantes, por deficiencias en su infraestructura y operación.

Se considera también importante la presentación de un análisis del tipo de concesión que se presente plantear al puerto de aguas profundas, de esta forma se puede asegurar los procesos futuros de delegación y así evitar inconvenientes en el proceso de concesión.

CAPITULO 1:

1. DISEÑO DE LA INVESTIGACION



1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS CONTEXTUALES DE LA INVESTIGACIÓN

Desde la época de los Huancavilcas ya se avizoraba la creación de un puerto para la ciudad de Guayaquil, en Abril del año 1958 durante el Gobierno del Presidente Camilo Ponce Enríquez y por pedido de su Ministro de Obras Públicas, Sixto Duran Ballen se emite un decreto de emergencia para la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, en vista a la necesidad que la ciudad conste de lugar especializado para el manejo de carga y a su vez que la gran sedimentación que se presentaba en el Rio Guayas ya no permitía la navegación barcos de mayor calado que transportaban mercadería y pasajeros que llegaban al malecón de la ciudad. (Kure, 2013) (skyscrapercity, 2014)

Gracias a la gestión del presidente del Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Juan Marcos, se logró que el banco mundial otorgara un préstamo de USD\$13 millones de dólares para la construcción de la obra al sur de la ciudad, el que estaba integrado por cinco atracaderos en un muelle marginal de 935 metros y sus facilidades. La profundidad del canal de diseño en baja marea es de 9.45 metros, siendo esta la característica de recepción de las naves al puerto. (skyscrapercity, 2014)

Finalmente después de grandes esfuerzos, el 31 de enero de 1963, durante el gobierno del Dr. Carlos Julio Arosema Monroy, fue Inaugurado el Terminal Marítimo con el arribo de la nave Ciudad de Guayaquil de la flota Mercante Grancolombiana S.A. (APG, s.f.) (skyscrapercity, 2014)

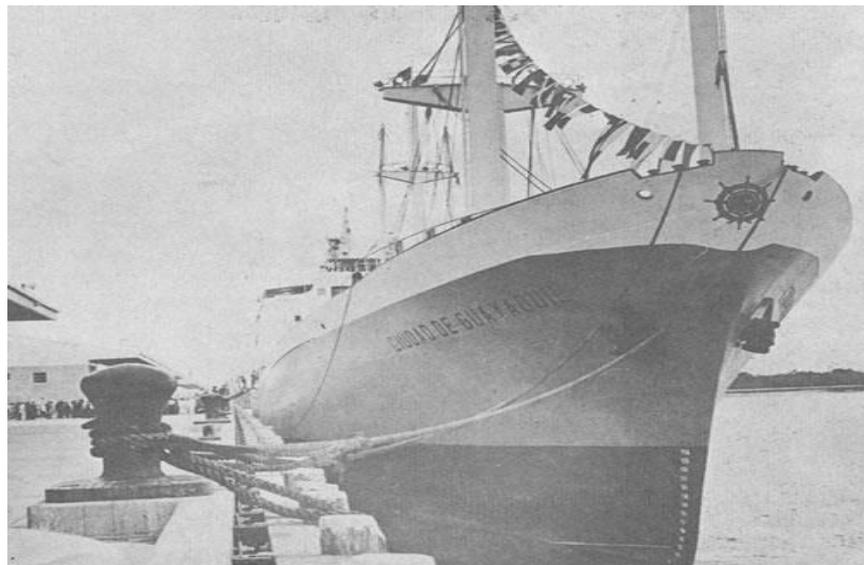


FIGURA 1.1 NAVE CIUDAD DE GUAYAQUIL

En 1969 por el crecimiento del puerto, se pensó realizar una ampliación para la exportación de banano, sin tomar en cuenta que en la década de los 60 ya se había establecido el transporte por contenedores y construido los primeros barcos portacontenedores. Finalmente luego de muchas dificultades, el departamento técnico de la autoridad portuaria presentó un informe acerca de la situación del transporte marítimo mundial y por esto se optó por ampliar el puerto como se detalla a continuación. (Cepeda, 2010)

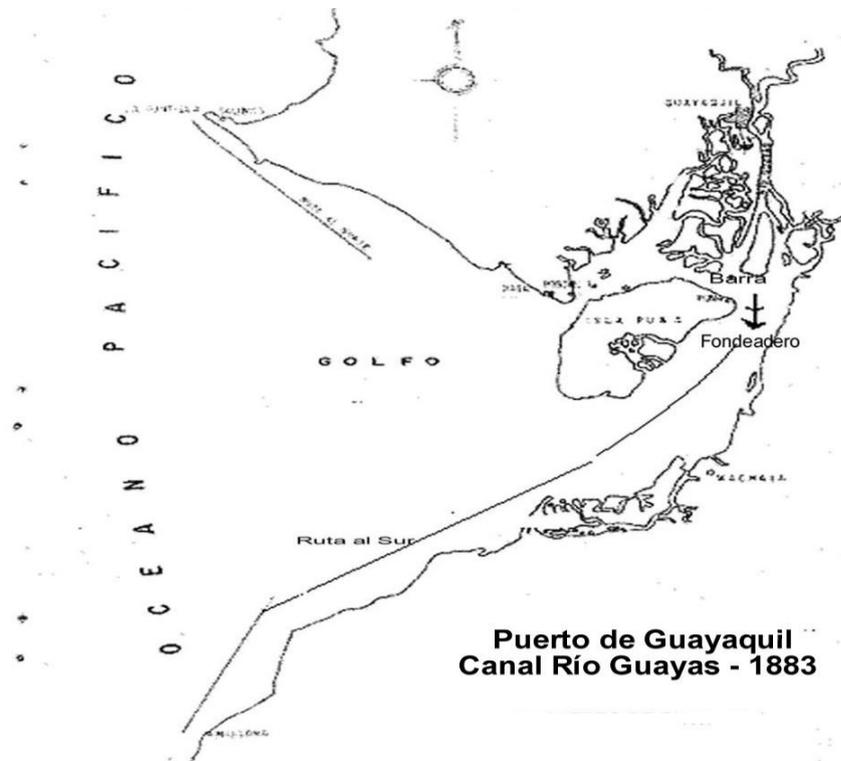


FIGURA 1.2 CANAL DEL RÍO GUAYAS 1983

Se construyó la primera ampliación, que fue el Terminal de Contenedores y el Terminal de Carga al granel. También se suscribieron contratos de préstamos, el primero con el Banco Mundial por un monto de 33.3 millones de dólares, y el segundo con la Banca Privada por un valor de 15 millones de dólares. La compañía Raymond, nuevamente, el 13 de febrero de 1977 se encargó del contrato de construcción de esta ampliación. Las obras se inauguraron en el año de 1981. (Cepeda, 2010)

Además de la construcción del Puerto de Guayaquil, la Autoridad Portuaria se ha desarrollado de una manera normal, por causa de la demanda de su Hinterland, por la necesidad del tráfico de las naves; y principalmente por la disponibilidad y capacidad económica y administrativa que tiene. Como proyecto de acceso, y sin ayuda del Estado, entregó tres mil millones de sucres en el año 1990 para la obra de la Avenida 25 de Julio, avenida de acceso al Puerto. (Cepeda, 2010)

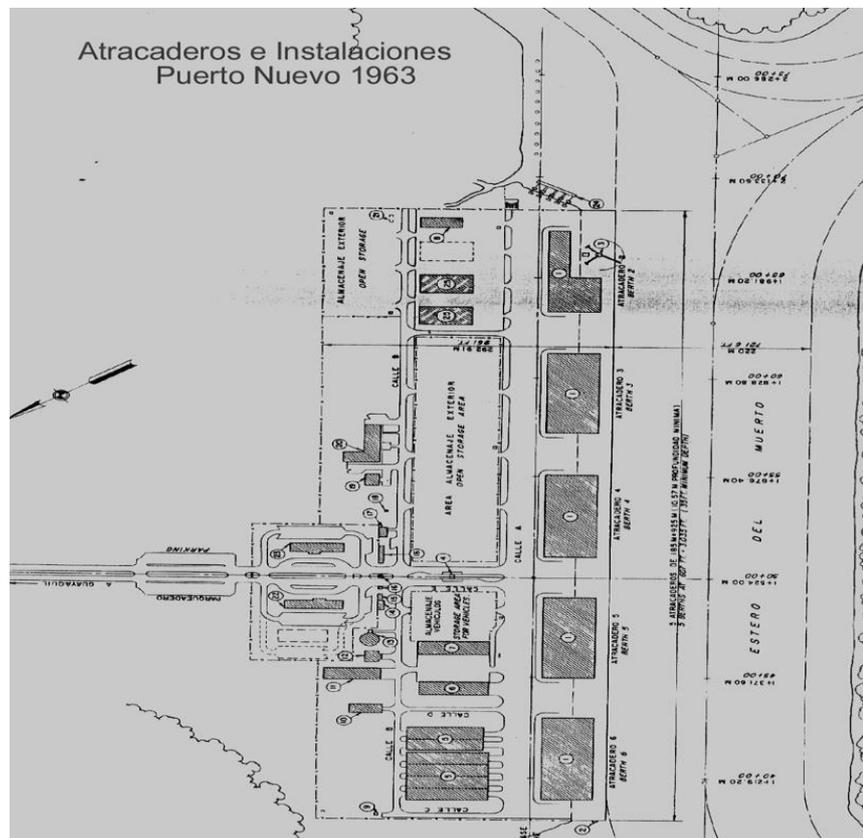


FIGURA 1.3 ATRACADEROS E INSTALACIONES AÑO 1963

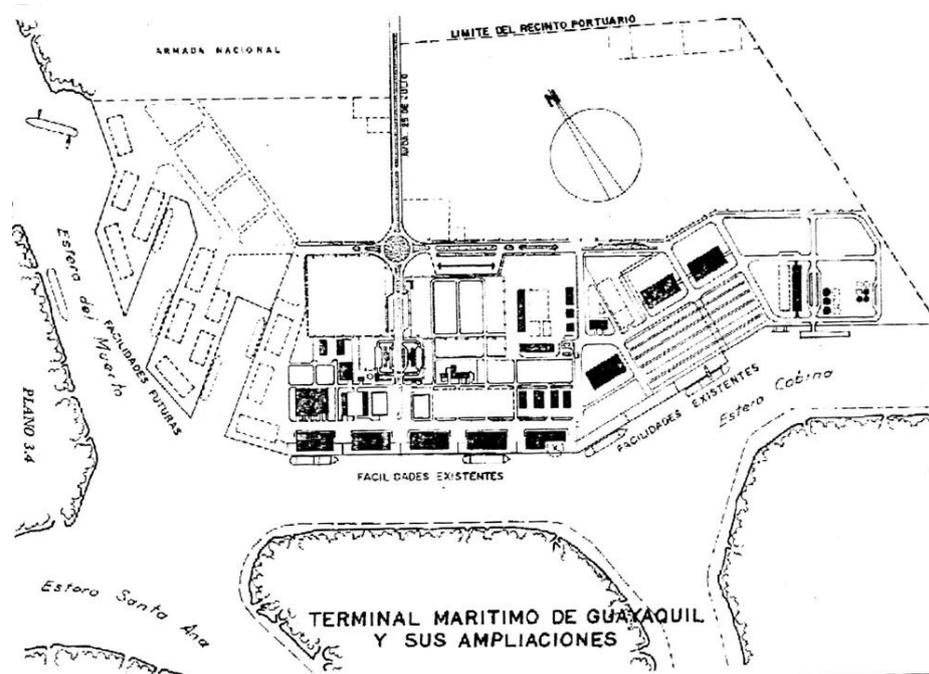


FIGURA 1.4 TERMINAL MARÍTIMO DE GUAYAQUIL AÑO 1981

1.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA TERMINAL PORTUARIA DE GUAYAQUIL UBICACIÓN

Ecuador se encuentra sobre la línea ecuatorial, estando equidistante a los dos extremos occidentales del continente americano. Siendo Guayaquil, su principal puerto comercial, se ubica en el golfo del mismo nombre; y se destaca por ser uno de los puntos geográficos más importante de la costa oeste de América del Sur.

La autoridad Portuaria y el puerto marítimo de Guayaquil se localiza en la costa occidental de América del Sur, que tiene por nombre Estero Salado, diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad de Guayaquil y su situación geográfica es la siguiente:

- Latitud 2° 16' 51" S
- Longitud 79° 54' 49" O

En el estero del Muerto, frente a la Isla Trinitaria se encuentran las instalaciones portuarias a cargo de la APG; con facilidades portuarias diseñadas para naves que tienen hasta 31 pies de calado, el acceso al Puerto, se hace desde el mar mediante el Canal del Morro, que se encuentra paralelo a la costa de Data; las naves pueden arribar a cualquier hora sin tomar en consideraciones especial respecto al nivel de la marea en el Estero Salado, ni a las condiciones atmosféricas vigentes, pues la tranquilidad de sus aguas y las condiciones meteorológicas garantizan la operatividad del puerto los 365 días del año, este canal de acceso se encuentra sujeto a la acción de las mareas, dos pleamares y dos bajamares diarias, las cuales varían a lo largo del mismo y dependen de la época del año. (skyscrapercity, 2014) (Cepeda, 2010)

La extensión del canal de acceso desde la boya de mar hasta el Puerto, es de 46 millas náuticas; su ancho es de 122 metros y su profundidad de 9.75 metros como promedio. Mientras que al pie de los muelles la profundidad mínima es

de 10 metros y el ancho del canal de 200 metros. La amplitud promedio de la marea a la entrada es de 1.80 metros mientras que al pie del muelle es de 3.80 metros.

La comunicación entre las instalaciones del puerto marítimos de Guayaquil y el Río Guayas, se da por medio de un canal de navegación para embarcaciones menores y una esclusa, estos se sitúan en el Estero Cobina. La esclusa fue construida para controlar la diferencia de niveles existente entre el Río Guayas y el Estero Salado, la cual es de 0.65 metros.

En el canal de acceso existe un sistema de ayuda de navegación, que está compuesto por balizas, boyas enfiladas y faros que se ubican estratégicamente a lo largo del canal, así como en las riberas adyacentes al mismo, quien realiza el control operacional de este sistema y garantiza un buen servicio es el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR). (Cepeda, 2010) (skyscrapercity, 2014)

Infraestructura

El terminal marítimo opera en área aproximada de 205 Has, de las cuales 97 corresponden a áreas construidas y la diferencia a zonas de reserva portuaria, y la longitud de sus muelles es de 1625 metros.

Los muelles se distribuyen en tres grandes grupos:

- Muelle de Carga General
- Terminal de Contenedores
- Terminal de Carga al Granel

El muelle de Carga General tiene las siguientes características: Cinco atracaderos, Longitud Total de 935 metros, Ancho de delantal del muelle de 30 metros, Cuatro bodegas de primera línea, Veinte bodegas de segunda línea, Cuatro bodegas de carga peligrosa.

El Terminal de contenedores tiene las siguientes características:

Tres atracaderos, Longitud total de 555 metros, Ancho de delantal del muelle de 30 metros, Cuatro módulos de almacenamiento de contenedores para 7500 TEUS cada uno, Tres bodegas de consolidación y desconsolidación de mercaderías de 7200 metros cuadrados cada una, Una grúa de pórtico de 40 toneladas, Dos Transportadores de contenedores del tipo Transteiner (Cepeda, 2010) (skyscrapercity, 2014)

El Terminal de Carga al Granel tiene las siguientes características:

Un atracadero, Longitud total de 155 metros, Una bodega de almacenamiento de 30000 toneladas de capacidad, Tres silos de 6000 toneladas de capacidad cada uno, Un sistema neumático para carga y descarga de productos al granel.

Carga líquida granel melaza (azúcar): Tiene un área de almacenaje de 4278 metros cuadrado, Una capacidad de almacenaje de 30000 toneladas, Tres tanques metálicos de melaza con una capacidad de 3200 toneladas métricas cada uno.

Aceites Vegetales: Tiene una capacidad de almacenaje de 240 toneladas

Además tiene un muelle flotante de embarcaciones menores; patios de estacionamiento de vehículos livianos y pesados; y edificios administrativos y dependencias aduaneras. (Cepeda, 2010) (skyscrapercity, 2014)

Privatización y Concesión

El 1ro de Agosto del año 2007 **Contecon Guayaquil S.A.** fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20 años, e inició la operación y prestación de servicios y actividades portuarias, siendo que, en la actualidad por este puerto se moviliza el 70% del comercio exterior ecuatoriano que maneja el Sistema Portuario Nacional, y según el informe oficial de la CEPAL (año 2014) del ranking de

los principales puertos de Latinoamérica y el Caribe, el Puerto Marítimo de Guayaquil se encuentra en el puesto número 8. (CONTECON, s.f.)

El puerto de Guayaquil se encuentra en el octavo puesto entre el ranking de los 10 principales puertos de Latinoamérica y el Caribe:

1. Balboa con: 3.468.283 TEUS
2. Colon con: 3.286.736 TEUS
3. Santos con: 3.040.231 TEUS
4. Manzanillo con: 2.368.741 TEUS
5. Cartagena con: 2.236.551 TEUS
6. Callao con: 1.992.473 TEUS
7. Kingston con: 1.638.113 TEUS
- 8. Guayaquil con: 1.621.381 TEUS**
9. Buenos Aires con: 1.400.760 TEUS
10. Freeport con: 1.400.000 TEUS

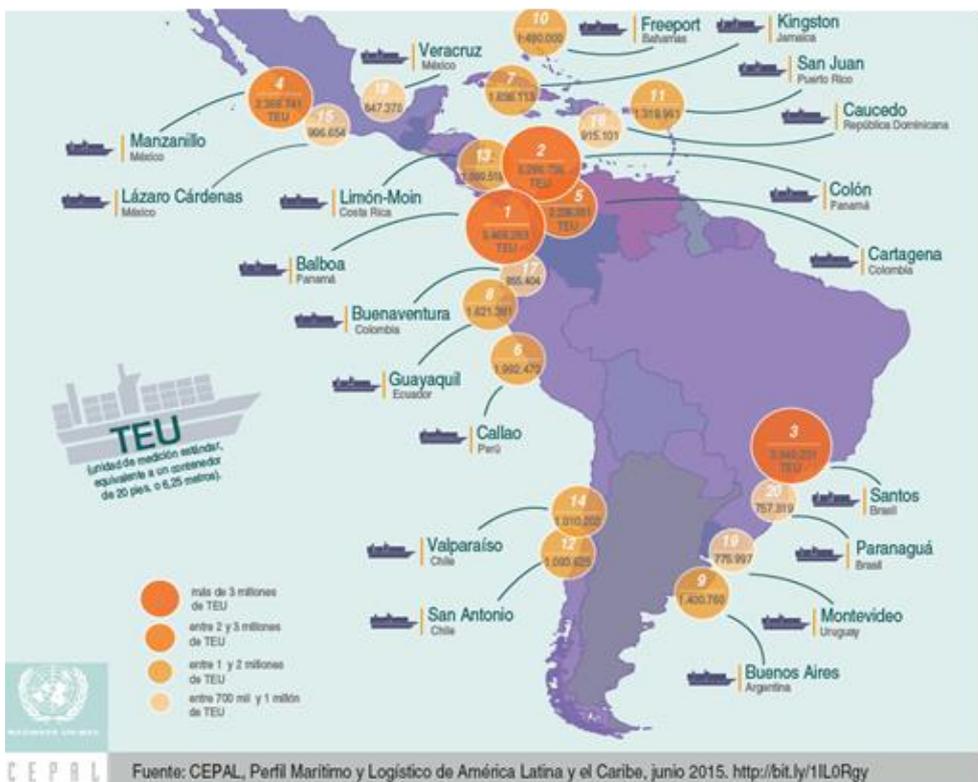


FIGURA 1.5 RANKING DE PRINCIPALES PUERTOS DE LATINOAMERICA Y EL CARIBE

Han pasado 58 años desde la creación de Autoridad Portuaria de Guayaquil, donde se han presenciado grandes cambios en beneficio de esta terminal portuaria.

En el mundo globalizado que vivimos los puertos deben ir a la par de las necesidades del comercio mundial, ya que estos son la puerta de entrada y salida de las mercaderías, eje importante para el desarrollo de la economía de un país.

1.3 HISTÓRICO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

PUERTOS	IMPORTACIONES					EXPORTACIONES				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	423.579	541.499	662.464	712.737	764.601	221.935	315.851	396.700	291.619	220.209
Autoridad Portuaria de Manta	753.791	674.104	706.914	736.131	751.809	63.748	48.736	54.643	81.459	63.869
Autoridad Portuaria de Guayaquil	4.110.829	4.965.468	5.903.967	5.750.049	5.222.891	3.546.406	4.662.594	4.960.400	5.330.379	5.088.753
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	109.702	113.265	120.906	89.317	168.886	1.930.594	1.913.994	1.559.114	1.621.555	1.658.508
Terminales Portuarios Habilitados	3.329.360	3.422.302	3.234.753	2.933.729	4.075.945	2.710.611	2.469.704	2.206.671	2.140.111	2.249.841
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	1.869.349	1.656.830	1.709.536	1.952.463	2.223.477	19.576.936	19.482.397	20.296.537	21.695.306	22.275.846
Superintendencia del Terminal Petrolero La Libertad	2.666.296	1.675.561	2.490.726	2.668.353	3.821.413	-	-	-	-	-
Superintendencia del Terminal Petrolero El Saltral	818.209	866.233	1.446.401	1.620.211	1.020.631	-	-	-	-	-
TOTAL PAIS	14.081.115	13.915.262	16.275.667	16.462.990	18.049.653	28.050.230	28.893.276	29.474.065	31.160.429	31.557.026

IMPORTACIÓN												
PUERTOS	ESMERALDAS			MANTA			GUAYAQUIL			PUERTO BOLIVAR		
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
TIPO DE CARGA												
GENERAL	436.880	406.913	59.893	91.590	822.056	729.365	149.870	186.515	80.227	104.707		
CONTENERIZADA	170.905	178.411	1.705	279	3.346.427	3.342.426	1.173.126	1.689.513	9.090	6.765		
GRANEL SOLIDO	104.952	140.969	543.574	540.374	1.560.066	1.131.653	1.489.606	2.088.771		57.414		
GRANEL LIQUIDO		38.308	130.959	119.566	21.500	19.447	121.128	111.146				
TOTAL	712.737	764.601	736.131	751.809	5.750.049	5.222.891	2.933.730	4.075.945	89.317	168.886		
EXPORTACIÓN												
PUERTOS	ESMERALDAS			MANTA			GUAYAQUIL			PUERTO BOLIVAR		
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
TIPO DE CARGA												
GENERAL	10.366	3.513	15.240	16.321	637.446	504.799	81.897	145.260	1.428.016	1.488.100		
CONTENERIZADA	11.685	5.856	9.680	6.982	4.680.377	4.579.954	1.979.745	2.066.359	193.539	170.408		
GRANEL SOLIDO	117.589	79.273	2.037	3.549			76.173	38.223				
GRANEL LIQUIDO	151.979	131.567	54.502	37.017	12.556	4.000	2.296					
TOTAL	291.619	220.209	81.459	63.869	5.330.379	5.088.753	2.140.111	2.249.841	1.621.555	1.658.508		

TABLA I HISTORICO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

En las tablas anteriores podemos observar los movimientos de carga de importación y exportación movilizadas por cada autoridad portuaria a nivel nacional del 2010 al 2014, enfocándonos en solo en las exportaciones realizadas durante ese periodo se puede evidenciar que la tendencia para APG se mantiene en una constante de crecimiento, sin embargo el panorama no es tan alentador por la crisis que se vive a nivel mundial, "la crisis en el primer mundo afecta directamente el bolsillo de los importadores, lo que también afecta a las exportaciones ecuatorianas principalmente de banano, camarón, flores y cacao." (Ramirez, 2009)

1.4 PROBLEMA DE LA INVESTIGACION

1.4.1 PLANTEAMIENTO DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

En la actualidad el nivel de las exportaciones el puerto de Guayaquil se ha visto afectado en un 26% en el primer trimestre de este año según informe presentado por el Banco Central, esta caída se da básicamente por la disminución de los precios del petróleo, pero también por la reducción de ventas de atún, camarón, flores, textiles, enlatados de pescado, entre otros productos (El Comercio, s.f.) además de varios factores externos que han influido directamente en el Puerto.

Entre estos factores podemos considerar las salvaguardas impuestas por el gobierno, la competencia de puertos privados y quizás a futuro con la construcción de un mega – puerto que generará una mayor actividad económica

acaparando mayores volúmenes de carga, afectando las operaciones del puerto de Guayaquil.

1.4.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En los últimos años se ha podido evidenciar un crecimiento del tamaño de los buques que han arribado al puerto de Guayaquil, debido a la globalización, concebida como una expansión de los mercados y los cambios que estos afectan al transporte marítimo a nivel mundial.

La construcción de este Mega-Puerto podría afectar en algo al Hinterland de Guayaquil, que es la zona de influencia o la zona a la que sirve un puerto, la cual se identifica como la zona de producción y consumo.

Guayaquil como zona industrial de la región podría perder la gran parte de sus usuarios portuarios importantes, ya que se verían atraídos por la gran demanda de producción y consumo que generaría el puerto de aguas profundas. (**Ver Figura 2.1**)

Otro factor no menos importante es el calado de 14 a 15 metros de profundidad que brinda el puerto de aguas profundas, siendo una gran limitante para la terminal portuaria de Guayaquil a la hora de recibir buques de aproximadamente 13 metros en adelante.

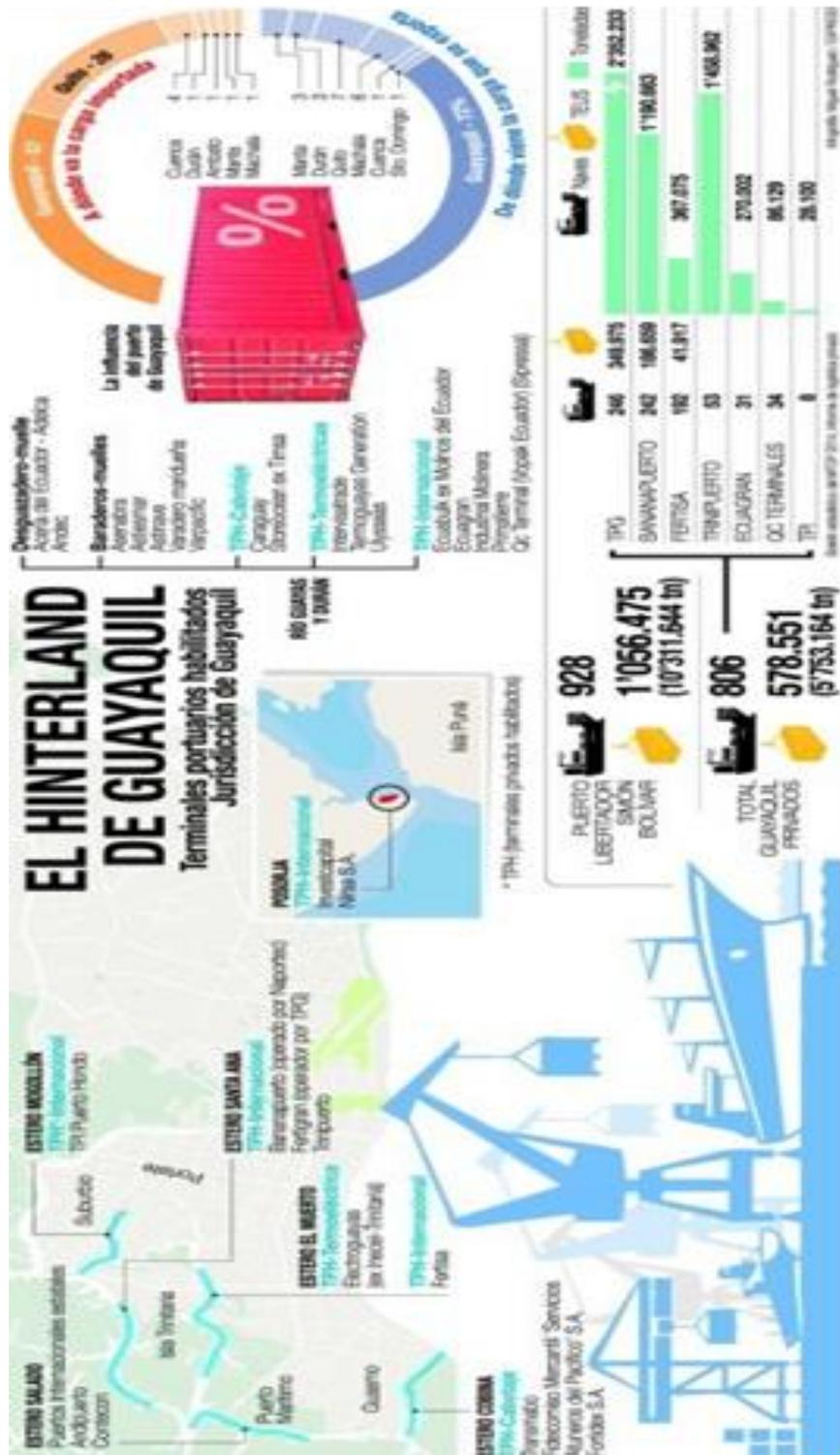


FIGURA 2.1 HINTERLAND DEL PUERTO DE GUAYAQUIL

1.4.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1. ¿Cómo afectaría la construcción del puerto de aguas profundas en Posorja al Hinterland de Guayaquil?

Podría afectar con la disminución de industrias en la zona comercial, estas podrían trasladarse más cerca al nuevo puerto.

2. ¿Qué impacto generaría la construcción del puerto de aguas profundas en el desarrollo del país?

Podría generar un factor positivo al desarrollo económico del país, ya que este puerto captaría mayores volúmenes de carga y abriría nuevas rutas de tráfico marítimo.

3. ¿En qué consiste la capacidad portuaria de un Puerto?

Consiste en los volúmenes de carga que un puerto es capaz de manipular durante un año, en los cuales también se ve involucrada la infraestructura, instalaciones, maquinaria y talento humano.

1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1 OBJETIVO GENERAL

El objetivo general de esta tesis es determinar cómo afectaría al volumen de carga de exportación y a la terminal portuaria de Guayaquil la creación de un puerto de aguas profundas que conste de una mayor capacidad portuaria.

1.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar las características técnicas, operativas y administrativas de la capacidad portuaria del puerto de Guayaquil.
- Analizar la capacidad portuaria del puerto de Guayaquil para recibir buques de mayor calado.
- Determinar la productividad del puerto de Guayaquil basados en el volumen de carga de exportación en los últimos 5 años

1.6 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La capacidad portuaria que actualmente mantiene el Puerto de Guayaquil luego del proceso de concesión a la compañía CONTECON, ha generado un mejor servicio y un mayor movimiento de carga, incrementando el número de buques arribados por año. En este puerto se moviliza el 70% del comercio exterior ecuatoriano, ubicando a APG entre los puertos que mayor carga mueven dentro de Latinoamérica y el caribe.

La calidad de servicio que presta es sumamente importante pues la satisfacción del usuario o cliente depende de cómo le brinda este servicio, a pesar que el proceso de concesión ha dado resultado, la tendencia mundial en el comercio exterior es encontrar nuevas rutas y mover mayor número de carga, para ello se necesita contar con infraestructura y superestructura de primer nivel para poder brindar un mejor servicio operacional.

La APG posee una gran limitante en su calado, que con 9.75 metros de profundidad limita el acceso a buques Post Panamax, de no hacerse las gestiones para el dragado del canal llegara un momento en que la sedimentación será el principal obstáculo para que no pasen aquellas naves con más 10 de metros de calado, repercutiendo en la operaciones del puerto.

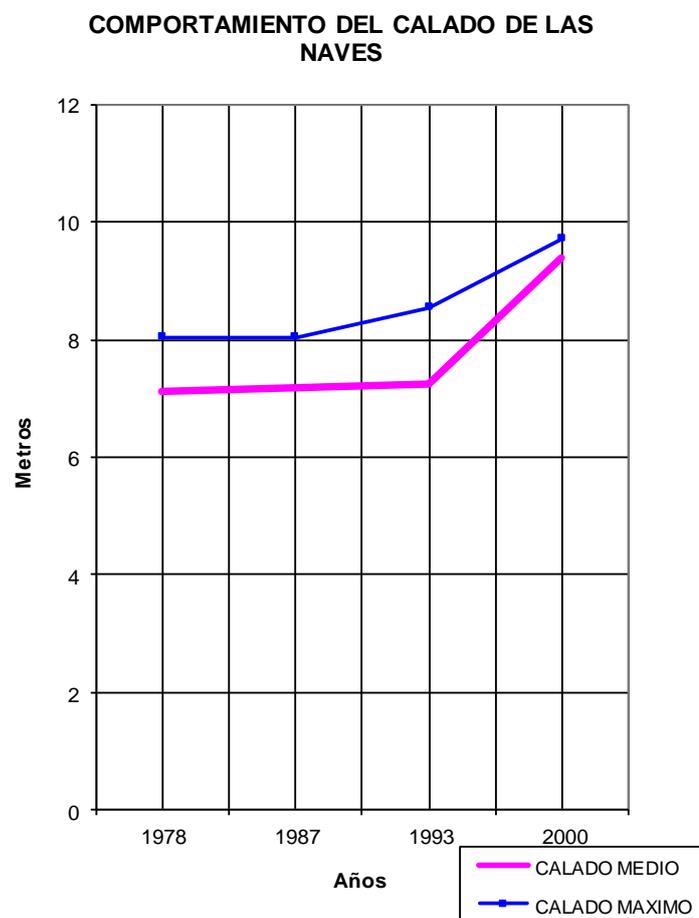


FIGURA 2.3 COMPORTAMIENTO DEL CALADO DE LAS NAVES

El gobierno analizó esta limitante y vio la necesidad de la construcción de un puerto de aguas profundas en un lugar específico que permita la navegación y la operación de estos mega buques, y la vez se concentre el mayor número de carga de exportación del país con la finalidad de impulsar la ampliación de nuevos mercados y generar mayor crecimiento de la matriz productiva.

Algunos analistas no están de acuerdo con la construcción de la nueva terminal, ya que mencionan que la APG tiene la posibilidad de expandirse, cuando se cumpla con un tasa de ocupación del muelle 55%, durante dos años seguidos, el concesionario tiene la obligación de construir un nuevo muelle, de mínimo metros de largo y con una profundidad de 12 metros.

Hay aproximadamente 40 hectáreas que pueden ser ampliadas para la atención de mayores volúmenes de carga y hay 28 hectáreas que se han solicitado formalmente a la APG para futuras expansiones.

Pero la construcción del puerto de aguas profundas en Posorja es un hecho, la empresa Dubái DP Word invertirá USD\$ 1.200 millones, con un periodo de concesión de 50 años, informo el consorcio Nobis, representante de la transnacional en el Ecuador. (El universo, 2013)

1.7 MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN

1.7.1 MARCO TEÓRICO

1.7.1.1 DESARROLLO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL A TRAVÉS DE LA HISTORIA.

El desarrollo portuario de la APG data aproximadamente de los siglos XVII y XVIII cuando se iniciaba las operaciones de embarque y desembarque el muelle norte del malecón de Guayaquil, se comenzaron a establecer en la ciudad de Guayaquil compañías navieras extranjeras que abrieron nuevas rutas entre New York y Guayaquil. La aparición de naves a vapor, la frecuencia semanal de nuevas rutas y el fenómeno de la sedimentación año a año hacía que el río Guayas ya no sea una vía navegable para los barcos modernos que debían de realizar varios tipos de operaciones que incrementaba los costos de operatividad.

A partir de los años 1948 y 1956 se realizaron varios tipos de estudio a fin de que se construya un nuevo puerto para la ciudad de Guayaquil, y es el Banco Internacional de reconstrucción y fomento, quien dio el préstamo para su construcción, pero con la condición que se cree la Autoridad Portuaria.

Es ahí cuando en el año de 1958 en el gobierno de Camilo Ponce Enríquez se constituyó como entidad autónoma de derecho privado con finalidad pública, con personería jurídica, fondos y patrimonios propios y capacidad plena para adquirir derechos y obligaciones la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

A medida que transcurren los años y el negocio naviero entra en crecimiento a nivel mundial por la creación del contenedor por los años 60 y la construcción de los primeros buques portacontenedores en el Puerto de Guayaquil optó por la ampliación de puerto, construyendo el terminal portacontenedores y la terminal de carga granel, de ahí en adelante el puerto de Guayaquil tomaría otro auge debido al incremento de naves arribadas y al volumen de manejo de carga. (Cepeda, 2010)

1.7.1.2 BREVE ASPECTOS GENERALES

El puerto de Guayaquil tiene 9 atracaderos, consta con una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio nacional e internacional, para lo cual cuenta con medios óptimos para la ejecución de sus operaciones.

El terminal opera en un área aproximada de 205 Has, de las cuales 97 corresponden a áreas construidas y la diferencia a zonas de reserva portuaria.

De los 8 muelles, de la terminal de contenedores y la terminal multipropósito, dos asignados a buques de contenedores (atracaderos 1A – 1B), cuatro son pre asignados a buques bananeros (atracaderos 1 – 4) y dos son por carga general (atracaderos 5 – 6).

La tasa de ocupación de muelle es muy alta 66% por 1A -1B / 82% por 1 – 4 y 80% por 5 – 6, solamente el atracadero 1D en la terminal de gráneles tiene una tasa de ocupación baja del 38%. (Segovia, 2007)

1.7.1.3 PROCESO DE CONCESIÓN DE APG

Atrás quedaron los años del caos que representaba la operación portuaria en el puerto de guayaquil, con un proceso modernizador que se inicio de la dispocision contenida en el articulo 13 de la decision No. 314 de la Comunidad Andina de Naciones, el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, aprobo el "Plan de Accion para la Modernizacion del Sistema Portuario Macional", lo que dio inicio al proceso de modernización que comenzo en el año 1993, despues de haber sido promulgada la Ley de Modernizacion.

Con esta ley se dio el inicio del proceso de concesión a las autoridades portuarias nacionales, es a partir de allí donde se empiezan a determinar los avances de las actividades y la capacidad portuaria de los puertos nacionales.

El 31 de Mayo del 2007 se suscribio el contrato de concesión de servicio público las terminales de Contenedotes y Multiproposito del Puerto Maritimo de Guayaquil, que sera operadas por la empresa CONTECON S.A, la misma que es una compaia ecuatoriano constituida el 4 de Mayo del 2007 y que forma parte del grupo Multinacional ICTSI. (CONTECON, s.f.)

Condicion de la concesion del Puerto de Guayaquil:

Tipo de Concesion: Condicion en uso

Plazo: 20 años

Modelo adoptado: Landlord Port (El estado propietario del puerto, el concesionario recibe en concesion normalmente a largo plazo y es responsable por la inversion y el mantenimiento)

Endidad concedente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

Estrategia de concesión: Monoconcesión

Consortio: ICTSI - Internacional Container Terminal Services Inc.

Garantia de servicios: El consesionario debe prestar todos los servicios a todos quienes lo soliciten, sin discriminacion y en base a los terminos contractuales

Responsabilidad: El consorcio ICTSI debe realizar la gestion integral.

La figura de APG, una vez culminado el proceso de concesion reducira sus deparamentos, se convertira en una autoridad reguladora, se concentrara en competencias como:

- Control de trafico en el canal de acceso
- Modernizacion de ayudas a la navegacion
- Dragado y mantenimiento del canal de acceso

- Planificación del futuro desarrollo portuario
- Estricto control de los contratos de concesion



FIGURA 2.2 INSTALACIONES CONTECOM (PUERTO DE GUAYAQUIL)

1.7.1.4 MODELO DE CONCESIÓN QUE SE PODRÍA OPTAR PARA EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS.

En el ámbito portuario existen diversos tipos de modelos de organización portuaria, que es donde varía el grado de intervención directa de la autoridad portuaria en la prestación de servicios.

Estos modelos suelen ser denominados:

Puerto Operador (Operating Port).- La autoridad portuaria es la responsable del puerto en su conjunto, es decir es propietaria de su infraestructura y se encarga de la provisión de todos los servicios

Puerto Propietario (Land Lord Port).- La infraestructura es propiedad de la autoridad portuaria que se ocupa de su gestión, mientras que el resto de servicios portuarios son prestados por empresas privadas y son propietarios de los activos que conforman la superestructura y de aquellos activos necesarios para la producción de servicios tales como grúas, elementos de transporte, en general.

Puerto Herramienta (Tool Port).- La autoridad portuaria también es propietaria y gestiona la superestructura y los equipos, si bien es como el caso anterior el sector privado provee los servicios portuarios utilizando los activos mediante contratos de concesión o de licencia.

Puerto Privado.- Propietario total de la infraestructura y prestación de servicios.

Se podría suponer que el mejor modelo de concesión a tomar para el puerto de aguas profundas sería el modelo LAND LORD PORT, ya que ha demostrado ser exitoso en puertos comerciales de otros países, permitiendo mantener la propiedad del estado y a las autoridades portuarias determinados roles para asegurar el interés general, además se encuentra definido en el Art. 4 del Reglamento General de la Actividad Portuaria del Ecuador.

La APG se mantiene como autoridad portuaria y entidad concedente, controlando la concesión a través de la Constitución Política de la República del Ecuador, Leyes, normas, reglamentos y términos contractuales. (Segovia, 2007)

Modos de Participación Público Privada

Muchas teorías y conceptos existen acerca de la participación del sector privado en sectores que el Estado se ha reservado para sí, no existe un modelo único y perfectamente definido, un ejemplo de aquello se encuentra en el esquema que se presenta a continuación.



Fuente: Seminario de Modernización Portuaria – 2005

FIGURA 2.3 ESQUEMA DE PARTICIPACION PUBLICO – PRIVADA

BUILD OPERATE TRANSFER – BOT. “Es un modelo basado en el otorgamiento de una concesión por parte de una autoridad, generalmente el Gobierno, a un promotor o empresario conocido como el concesionario, quien es el responsable por la construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de una facilidad portuaria hasta el término de la concesión y finalmente trasferirle al propietario concedente, sin costo o a un precio predeterminado, la facilidad portuaria totalmente operacional.

Durante el período de la concesión el promotor posee y opera la facilidad portuaria y recauda ingresos para recuperar los costos de financiamiento e inversión, operación y mantenimiento de la facilidad garantizando una rentabilidad”. (RICAURTE, 2005)

Las etapas para cumplir este proyecto serían las siguientes:

- Determinación de las áreas necesarias al presente y al futuro en Posorja para el establecimiento del puerto de aguas profundas.
- Trámites para la expropiación, compra u ocupación de estas zonas
- Ejecución del anteproyecto incluyendo su dimensionamiento y proyección futura
- Diseño final y documentos de contrato, para la construcción concesión de la ejecución del proyecto.
- Contrato de construcción o de concesión para la ejecución del proyecto
- Período de construcción de las instalaciones
- Inauguración del puerto de aguas profundas

(Tobar, 2011)

Aun no se establecen las obligaciones y las responsabilidades para la ejecución de las etapas del proyecto, aunque todo a punta que será la Autoridad Portuaria de Guayaquil como ente de control quien asuma dichas obligaciones.

1.7.1.5 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ZONA

La parroquia Posorja forma parte del Cantón Guayaquil, fue parroquializada el 12 de Abril del 1894, se encuentra ubicada al Suroeste del canton y esta limitada al Norte por la parroquia el Morro, al Este por el canal del Morro, al Sur por el Golfo de Guayaquil y al Oeste por el cantón General Villamil.

- Latitud Sur: 2°42'20''
- Longitud Oeste: 80°14'30''

Consta con una población de aproximadamente 18.000 habitantes de raza mestiza, el 93% de la población es de religión católica, es un pueblo de pescadores y el primer balneario turístico de Guayaquil.

Por ser zona pesquera en Porsorja se encuentran ubicadas tres industrias que se dedican a esta actividad como NIRSA, SALICA y EMPESEC, el 80% de la población esta dedica o relacionada a la actividad pesquera, la construcción de este puerto sera beneficioso para las 3 empresas que se encuentran operando allí, pues ahí se procesa el 70% de la producción y exportación nacional del Atún.

En la actualidad Posorja carece de obras importantes que impulsen el desarrollo socio-economico de la zona, es por ello que la construcción de este puerto de aguas profundas en bien visto por los habitantes, ya que ellos creen que activará la zona comercial y sera fuente generadora de desarrollo y empleo.

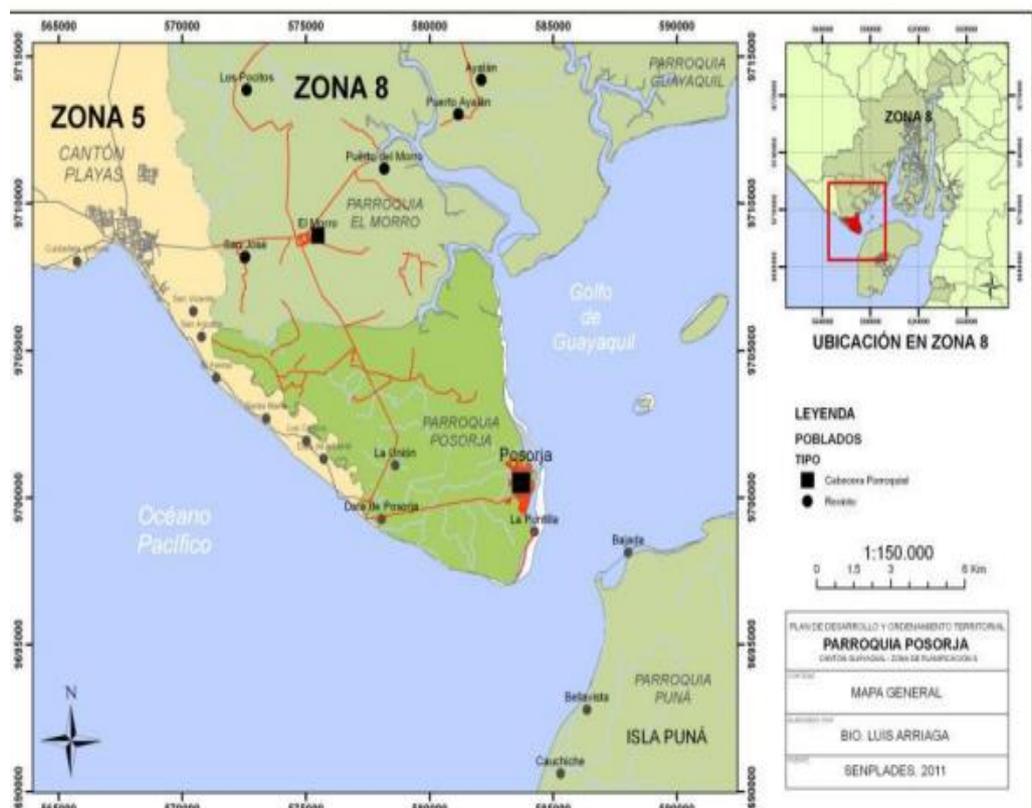


FIGURA 2.4 UBICACIÓN DE LA PARROQUIA POSORJA

El puerto de aguas profundas seá cosntruido en un área marítima con profundidad de 12 metros o más, una amplia extensión de terreno, condiciones de mar y clima inmejorables, fácil acceso por carretra, servicios básicos,

cercanía a las vías marítimas internacionales, una posición central en las zonas industriales y de consumo, disponibilidad de mano de obra y un terreno adecuado, hacen que la construcción del terminal sea factible, (Carolina Carrion, 2008), se debe poner también atención a las vías de acceso, abastecimiento de agua, energía eléctrica, eliminación de residuos, tratamientos de aguas residuales, residuos sólidos, telecomunicaciones, seguridad civil, esto con el fin de generar la transformación de la parroquia y sus alrededores.



FIGURA 2.5 PROYECTO PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS-
POSORJA

1.7.1.6 SITUACIÓN ACTUAL ECONÓMICA DEL ECUADOR

Durante la últimos años, la economía ecuatoriana ha sido muy volátil, a causa de la deuda pública, la alta tasa de inflación, la caída del precio de petróleo, la inestabilidad política, entre otros factores que influyen en nuestras exportaciones, todo se refleja en las estadísticas de carga movilizada.

A mediano o largo plazo, la estructura de la economía va a tener más influencia sobre los volúmenes de carga que pasan por el puerto, como Ecuador tiene una economía relativamente pequeña y abierta, el crecimiento económico y el nivel de importaciones dependen en gran parte de las cantidades y precios de sus exportaciones. (Modernización, 2002)

Ecuador mantiene casi la mayor parte de las relaciones comerciales con Estados Unidos, de igual forma las puertas para relaciones comerciales con China están abiertas, el gobierno ve al gigante de ASIA como una puerta para el ingreso de productos ecuatorianos.

En el año 2014 Ecuador exportó US\$27.4 Miles de millones, por lo que es el exportador más grande de 69°- en el mundo. Durante los últimos 5 años las exportaciones de Ecuador han incrementado a una tasa anualizada del 11.7% de US\$15.8 Miles de millones en 2009 a US\$27.4 Miles de millones en 2014. (complexity, s.f.)

Las principales exportaciones de Ecuador son:

- Plátanos
- Crustáceos
- Pescado Procesado
- Petróleo Crudo

Los principales destinos de exportación de Ecuador son:

- EEUU
- Chile
- Perú
- Panamá
- Colombia

1.7.1.6.1 LA BALANZA COMERCIAL

La Balanza Comercial de Enero a Octubre del 2015 registró un déficit de USD1.886 millones, este comportamiento se explica principalmente por una disminución de las exportaciones petroleras. **Ver Figura 2.6** (BCE, s.f.)

La Balanza Comercial no Petrolera, disminuyó su déficit en 29.1% frente al resultado contabilizado en el mismo periodo del 2014, al pasar USD\$6.236.4 millones a USD\$4.423.6 millones. **Ver Figura 2.7** (BCE, s.

	Ene - Oct 2012		Ene - Oct 2013		Ene - Oct 2014		Ene - Oct 2015		Variación 2015 - 2014	
	TM	USD FOB	USD FOB Absoluta	USD FOB Relativa						
Exportaciones totales	23,375	19,951.7	24,334	20,673.5	25,677	22,033.9	26,681	15,697.6	-6,336.3	-28.8%
Petroleras	16,623.8	11,797.8	17,107.7	11,883.3	17,991.0	11,716.0	18,791.7	5,980.2	-5,735.8	-49.0%
No petroleras	6,751.2	8,153.9	7,226.5	8,790.2	7,686.3	10,317.9	7,888.9	9,717.4	-600.5	-5.8%
Importaciones totales	11,743	20,062.3	13,325	21,887.3	14,198	21,884.2	13,041	17,583.6	-4,300.6	-19.7%
Bienes de consumo	919	4,037.0	831	4,160.2	935	4,123.8	748	3,455.1	-668.7	-16.2%
Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos (2)	n.d.	131.5	4	179.9	3.5	174.4	2.2	98.6	-75.9	-43.5%
Materias primas	6,043	6,013.0	6,962	6,681.4	7,219	6,721.5	6,143	5,903.5	-817.9	-12.2%
Bienes de capital	460	5,380.4	486	5,754.5	477	5,480.8	421	4,629.7	-851.1	-15.5%
Combustibles y Lubrificantes	4,318	4,448.0	5,036	5,018.3	5,558	5,329.8	5,722	3,442.6	-1,887.2	-35.4%
Diversos	3.8	36.5	5.5	51.4	4.6	40.9	5.5	49.1	8.2	20.0%
Ajustes (3)		15.9		41.7		13.0		5.1	-7.9	-60.9%
Balanza Comercial - Total		-110.64		-1,213.8		149.76		-1,886.0	-2,035.8	-1359.4%
Bal. Comercial - Petrolera		7,349.8		6,865.0		6,386.2		2,537.6	-3,848.6	-60.3%
Bal. Comercial - No petrolera		-7,460.5		-8,078.8		-6,236.4		-4,423.6	1,812.8	29.1%

(1) Las cifras son provisionales; su reproceso se realiza conforme a la recepción de documentos fuente de las operaciones de comercio exterior. A partir de 2011, y en el marco de la Ley Reformatoria a la Ley de Hidrocarburos, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 244 de julio 27 de 2010, en las estadísticas de las exportaciones de las exportaciones de petróleo crudo, se incluye a la Secretaría de Hidrocarburos (SHE), del Ministerio de Recursos Naturales no Renovables del Ecuador (MIRNIRE), como nuevo fuente de información. Esta entidad es la responsable de proveer información sobre las distintas modalidades de pago, que por concepto de tarifa, reciben las compañías petroleras privadas que operan en el Ecuador, bajo la modalidad contractual de prestación de servicios. Para fines de este cuadro, se incluye el pago en especie destinado a la exportación.

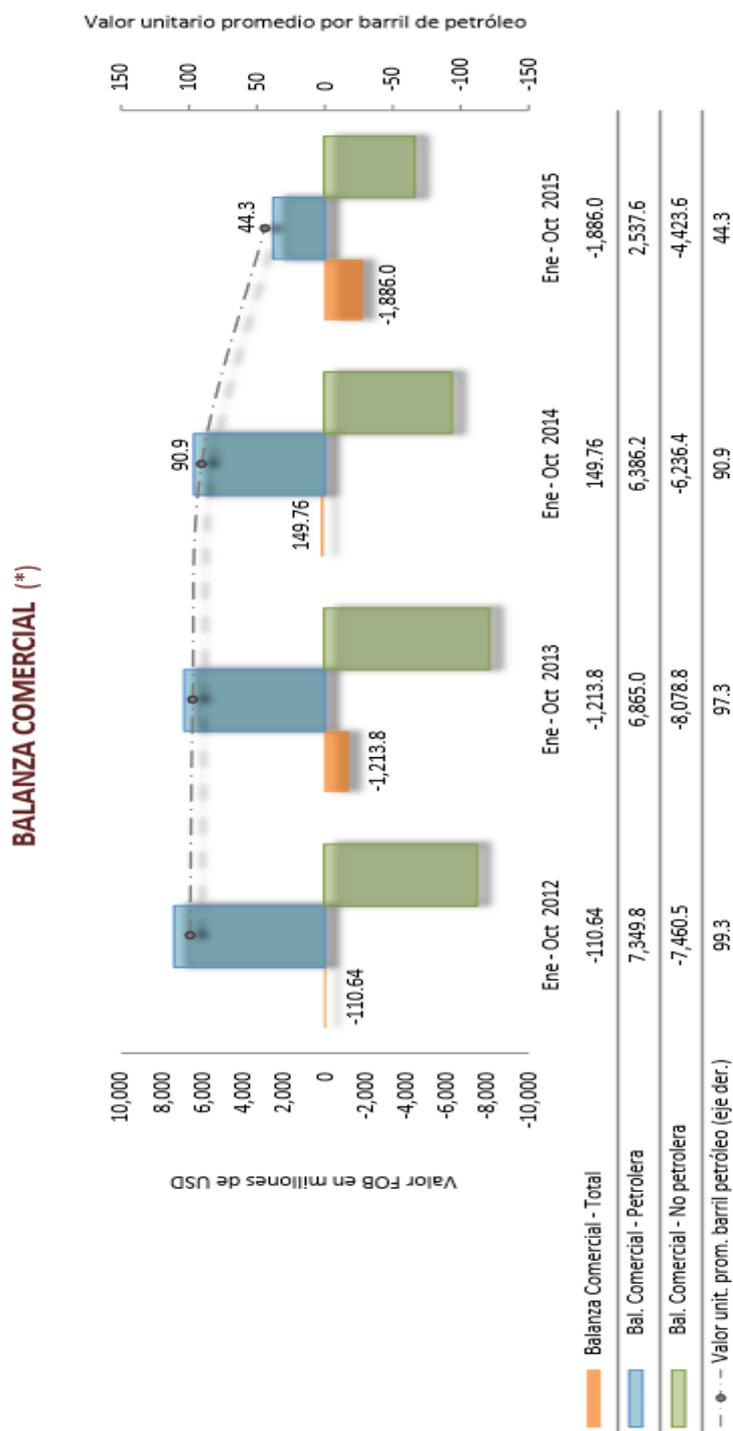
(2) El BCE acogiendo las recomendaciones internacionales para el registro estadístico del comercio internacional de mercancías, a partir de la publicación IEM N° 1942, ha incluido en el grupo de Bienes de Consumo, las importaciones realizadas desde el año 2011 bajo la modalidad de Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos, cuya fuente de información es el SENAE.

(3) Corresponde a las importaciones del Ministerio de Defensa Nacional

Fuente: Banco Central del Ecuador, SENAE, SHE, EP Petroecuador.

Fuente: Banco Central del Ecuador, SENAE, SHE, EP Petroecuador

FIGURA 2.6 BALANZA COMERCIAL



Fuente: Banco Central del Ecuador, SENA, SHE, EP Petroecuador

FIGURA 2.7 BALANZA COMERCIAL *

(*) A partir de 2011, y en el marco de la Ley Reformativa a la Ley de Hidrocarburos, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 244 de julio 27 de 2010, en las estadísticas de las exportaciones de petróleo crudo, se incluye a la Secretaría de Hidrocarburos (SH), del Ministerio de Recursos Naturales no Renovables del Ecuador (MRNR), como nueva fuente de información. Esta entidad es la responsable de proveer información sobre las distintas modalidades de pago, que por concepto de tarifa, reciben las compañías petroleras privadas que operan en el Ecuador, bajo la modalidad contractual de prestación de servicios. Para fines de este gráfico, se incluye el pago en especie destinado a la exportación.

Fuente: Banco Central del Ecuador, SENA, SHE, EP Petroecuador.

1.7.1.6.2 LAS EXPORTACIONES EN EL ECUADOR

La disminución de la venta del crudo afectaron las exportaciones en el año 2015, según informe presentado por el Banco Central del Ecuador (BCE), al igual que la reducción de otros productos como el atún, camarón, flores, enlatados de pescado entre otros, aunque entre las exportaciones no petroleras hubo un aumento del 1.6% de productos tradicionales como el banano y el cacao.

La Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPORT) asegura que el desempeño de las exportaciones no petroleras no fue del todo positiva, los productos que empujaron al alza las ventas no petroleras fueron básicamente el banano y el cacao, que están catalogados como productos tradicionales, aunque hubo otros no tradicionales que también presentaron un alza. Entre estos tenemos la madera, vehículos, químicos y fármacos, harina de pescado, etc. (Comercio, s.f.)

El gobierno pretende incrementar el volumen de exportaciones no petroleras con el proyecto del puerto de aguas profundas ya que este puerto generará que el Ecuador se expanda comercialmente en nuevos mercados por medio de las nuevas rutas que brindará este puerto.

EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS (*)

Valor FOB, millones de dólares

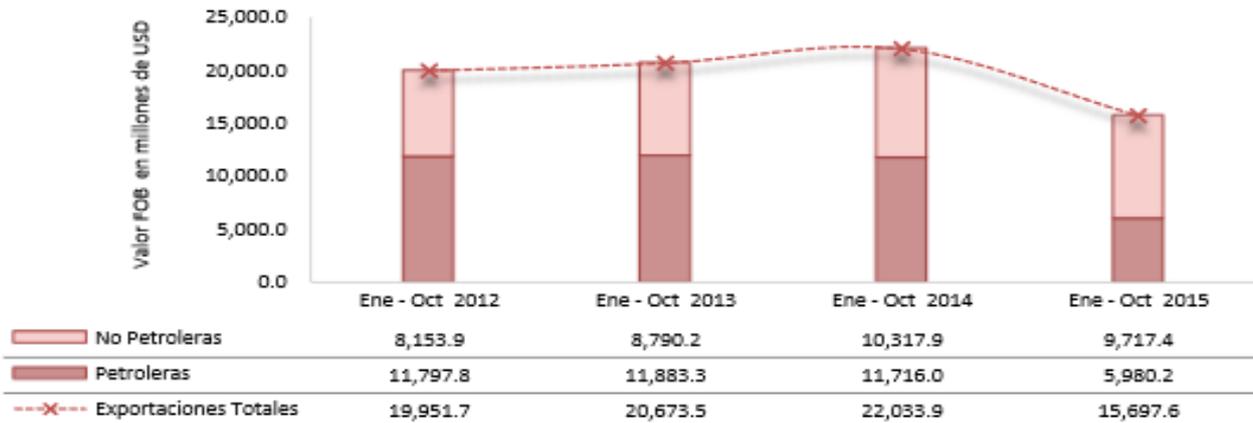


FIGURA 2.8 EXPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS

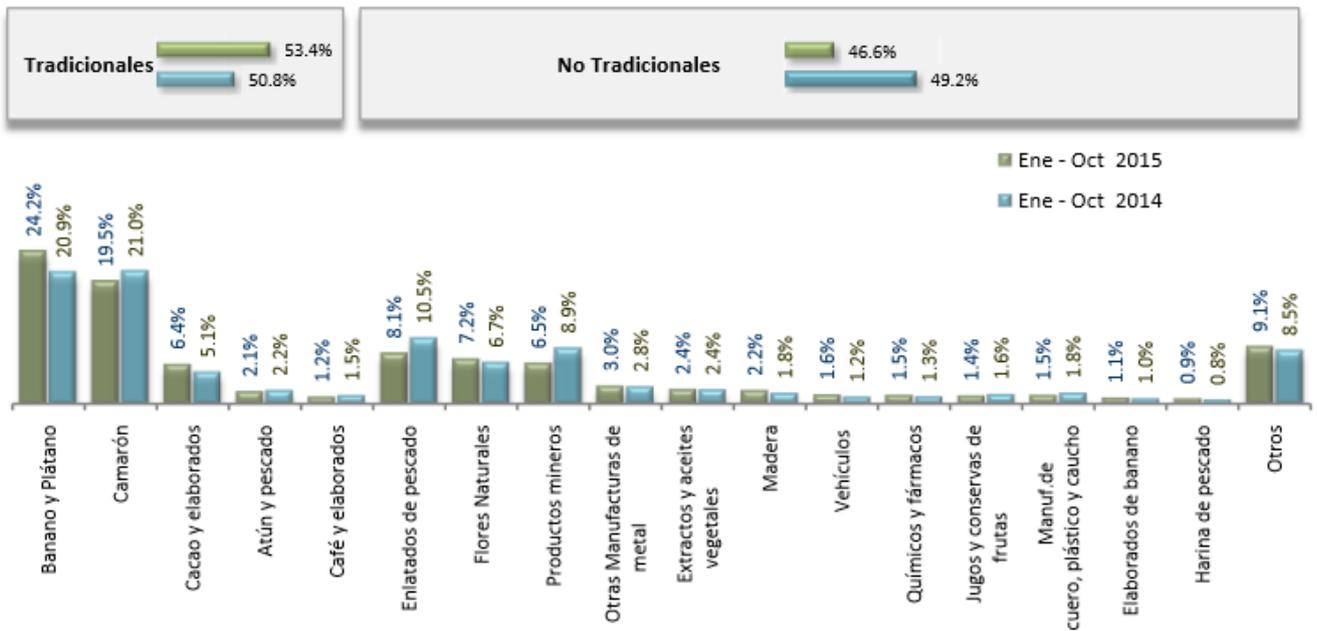


FIGURA 2.9 PORCENTAJE DE EXPORTACIONES TRADICIONALES Y NO TRADICIONAL

1.8 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS Y VARIABLES

1.8.1 HIPÓTESIS GENERAL

La creación de un puerto de aguas profundas con una mayor capacidad portuaria afectaría los volúmenes de carga de exportación del puerto de Guayaquil.

1.8.2 HIPÓTESIS PARTICULARES

- El grado operacional del puerto de Guayaquil será el índice de medición de la gestión de su capacidad portuaria.
- El uso adecuado de los recursos garantizará una actividad de gestión operacional en el manejo de la carga.
- Las características del puerto de aguas profundas resultaran un factor importante para la determinar los volúmenes de carga a manejar.

1.8.3 VARIABLES

- **Exportaciones:** Es el bien o servicio enviado afuera del país, ya sea por vía marítima, área o terrestre.
- **Capacidad Portuaria:** Encierra varios factores de gestión que con llevan a tener un puerto de primer nivel y reducir sus tiempos de operaciones y ser más eficientes.

1.9 ASPECTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.9.1 TIPO DE ESTUDIO

El estudio de mi investigación de tesis corresponde a un **estudio exploratorio**, ya que permitirá obtener nuevos datos, elementos e información para realizar una investigación más completa sobre esta problemática, aportando conocimientos para futuras investigaciones.

1.9.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de mi investigación de tesis se utilizará el **método hipotético - deductivo**, ya que luego de estudiar y reconocer el problema definiremos una hipótesis la cual va a demostrar si es verdadera. Para ello se hará un análisis de teorías generales para revisar el tema planteado, y se aplicará el diseño y enfoque propuesto como metodología investigativa.

1.9.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

La población a considerar para la investigación de mi tesis serán todas aquellas personas que están vinculadas al comercio exterior.

La muestra a considerar para la investigación serán todas aquellas personas que desarrollan actividades en el sector marítimo – portuario.

1.9.4 FUENTES Y TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Las fuentes para la recolección de información serán consultadas a:

- Usuarios Portuarios en general

Las técnicas para la recolección de información serán desarrolladas en:

- Encuestas

Para ello realizaremos el siguiente formulario de preguntas, que a través de estas técnicas aplicadas a las fuentes podremos determinar los diversos criterios y puntos de vistas de los diferentes usuarios portuarios, que nos permitirán desarrollar nuestra investigación. **(Ver Anexo 1)**

1.9.5 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Una vez finalizadas las encuestas a los usuarios del sector marítimo-portuario procuraremos realizar un análisis en formato Excel de los datos obtenidos a fin de poder determinar probabilidades estadísticas y comprobar si la construcción de un puerto de aguas profundas sería perjudicial para las operaciones del puerto de Guayaquil, en base a los análisis efectuados se podría confirmar la hipótesis planteada.

1.9.6 RESULTADOS E IMPACTOS ESPERADOS

El objetivo general de la tesis determinará cómo afectará al volumen de carga de exportación y a la terminal portuaria de Guayaquil la creación de un puerto de aguas profundas que conste de una mayor capacidad portuaria.

- Determinará las características técnicas, operativas y administrativas de la capacidad portuaria de la terminal portuaria de Guayaquil.
- Analizará la capacidad portuaria de la terminal de Guayaquil para recibir buques de mayor calado.
- Determinará la productividad del terminal portuaria de Guayaquil basándose en el volumen de carga de exportación en los últimos 5 años.

CAPÍTULO 2

2. ANÁLISIS, PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO



2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El Puerto de Guayaquil mueve poco más de un tercio del total de la carga del país, incluyendo petróleo, banano, camarón, atún, entre otros productos que tienen un mercado ya establecido en el comercio mundial.

En los últimos años, hemos sido testigos de la aparición de puertos privados que compiten con los puestos estatales por una eficiencia en las operaciones de contenedores y el incremento de los volúmenes de carga, todo este auge crea la oportunidad de nuevas inversiones y generación de empleo en el sector marítimo portuario. Estos cambios en el sistema portuario nacional desempeña un papel fundamente para el crecimiento de la economía Ecuatoriana ya que además de vincularla con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y ventajas competitivas en los ámbitos nacional, regional y local.

El análisis de la situación actual es una base fundamental para determinar la progresión de avance del puerto de Guayaquil, nos permitirá determinar mediante cuadros estadísticos el movimiento de carga efectuado en el primer mes del 2016, cabe mencionar que estos datos son proporcionados por la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Mes	Buques Arribados				Horas Muelles APG	Ton. Carga Movilizada	Num. Cont. Moviliz.		Promedios		
	Muelles APG	Privados	Fondeadero	Cabotaje			20'	40'	Hora/Buq	Ton/Buq	Cont/Buq
ENERO	91	81	1	99	3,808.59	954,732.31	12,504	48,142	41.51	10,491.56	918.88
FEBRERO	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
MARZO	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
ABRIL	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
MAYO	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
JUNIO	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
JULIO	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
AGOSTO	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
SEPTIEMBRE	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
OCTUBRE	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
NOVIEMBRE	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
DICIEMBRE	0	0	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	0.00
TOTALES	91	81	1	99	3,808.59	954,732.31	12,504	48,142	41.51	10,491.56	918.88

* Prom. Cont/Buque = (cont. 20' + Cont. 40') / (# de Buques de Carga Mixta + # de Buques de Carga Contenerizada)

* 5 Buques Compartidos en Muelles APG

Fuente: APG

TABLA II RESUMEN ESTADISTICO – ENERO 2016

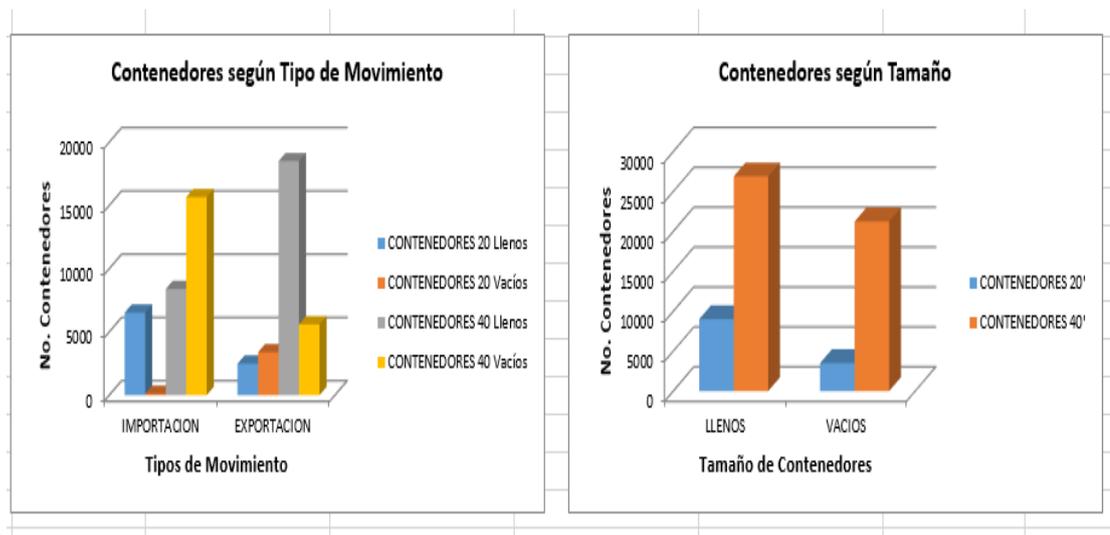


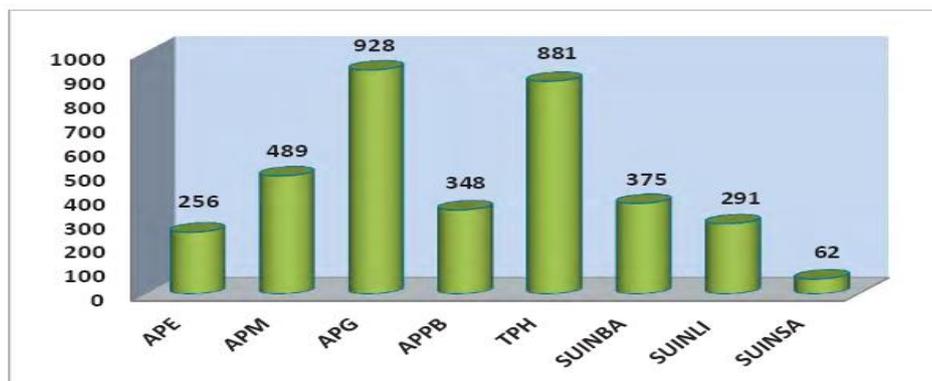
TABLA III CONTENEDORES DE 20' 40'
IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN LLENOS/VACÍOS (ENERO2016)

2.2 ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS

A continuación presentaremos varios cuadros estadísticos a fin de poder analizar las tendencias en las operaciones del Puerto de Guayaquil en los últimos 5 años, para estos análisis utilizaremos información proporcionada por APG en su página web, la cual hemos condensado.

El puerto de Guayaquil es catalogado como el principal puerto del Ecuador, donde se maneja el mayor flujo de carga en comparación de los puertos estatales y privados del país.

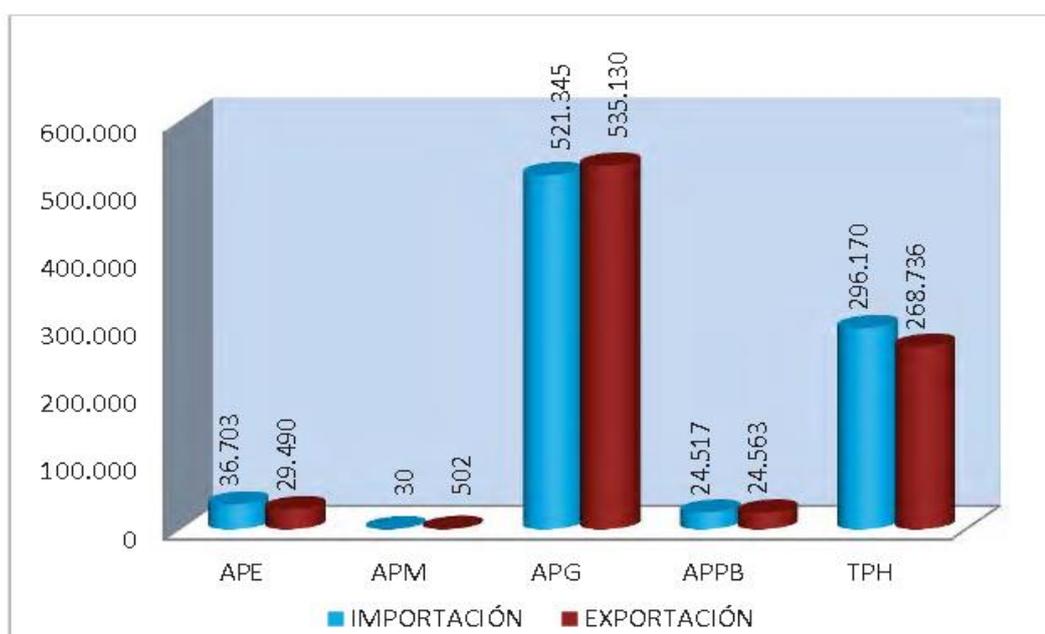
PUERTOS	UNIDADES
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	256
Autoridad Portuaria de Manta	489
Autoridad Portuaria de Guayaquil	928
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	348
Terminales Portuarios Habilitados	881
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	375
Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad	291
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	62
TOTAL	3.630



Fuente: ASOTEP – Estadísticas Portuarias 2014

TABLA IV NUMERO DE NAVES ARRIBADAS AL SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL

PUERTOS	TOTAL (TEU's)		TOTAL (TEU's)	% PARTICIPACIÓN	
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	36.703	29.490	66.193	4%	3%
Autoridad Portuaria de Manta	30	502	532	0%	0%
Autoridad Portuaria de Guayaquil	521.345	535.130	1.056.475	59%	62%
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	24.517	24.563	49.080	3%	3%
Terminales Portuarios Habilitados	296.170	268.736	564.906	34%	31%
TOTAL	878.765	858.421	1.737.186	100%	100%



Fuente: ASOTEP – Estadísticas Portuarias 2014

TABLA V CARGA MOVILIZADA EN CONTENEDORES EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

		TIPO DE CARGA				TOTAL
		GENERAL	CONTENERIZADA	SOLIDOS	LIQUIDOS	
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	IMPORTACIÓN	406.913	178.411	140.969	38.308	764.601
	EXPORTACIÓN	3.513	5.856	79.273	131.567	220.209
	TOTAL	410.426	184.267	220.242	169.875	984.810
Autoridad Portuaria de Manta	IMPORTACIÓN	91.590	279	540.374	119.566	751.809
	EXPORTACIÓN	16.321	6.982	3.549	37.017	63.869
	TOTAL	107.911	7.261	543.923	156.583	815.678
Autoridad Portuaria de Guayaquil	IMPORTACIÓN	729.365	3.342.426	1.131.653	19.447	5.222.891
	EXPORTACIÓN	504.799	4.579.954	-	4.000	5.088.753
	TOTAL	1.234.164	7.922.380	1.131.653	23.447	10.311.644
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	IMPORTACIÓN	104.707	6.765	57.414	-	168.886
	EXPORTACIÓN	1.488.100	170.408	-	-	1.658.508
	TOTAL	1.592.807	177.173	57.414	-	1.827.394
Terminales Portuarios Habilitados ⁽¹⁾	IMPORTACIÓN	186.515	1.689.513	2.088.771	111.146	4.075.945
	EXPORTACIÓN	145.260	2.066.359	38.223	-	2.249.841
	TOTAL	331.775	3.755.872	2.126.995	111.146	6.325.787
Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	IMPORTACIÓN	2.223.477	-	-	-	2.223.477
	EXPORTACIÓN	22.275.846	-	-	-	22.275.846
	TOTAL	24.499.323	-	-	-	24.499.323
Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad	IMPORTACIÓN	3.821.413	-	-	-	3.821.413
	EXPORTACIÓN	-	-	-	-	-
	TOTAL	3.821.413	-	-	-	3.821.413
Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral	IMPORTACIÓN	1.020.631	-	-	-	1.020.631
	EXPORTACIÓN	-	-	-	-	-

Fuente: ASOTEP – Estadísticas Portuarias 2014

**TABLA VI CONTENEDORES LLENOS MOVILIZADOS EN EL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL**

		2010	2011	2012	2013	2014	2015
No.	Pais	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion
1	Maerks del Ecuador	1055059.24	1431317.41	1,485,729.81	1419634.63	1426639.81	1482569.87
2	Mediterranean shipping company	486544.87	1030278.71	929,075.48	1020644.74	1478686.86	1576497.25
3	Andinave	32820.89	25689.72	7.50	6000.11	4000.00	997.76
4	Transoceanica cia. Ltda	238882.15	355207.84	395,452.35	321211.82	324540.64	389669.69
5	Agencia Maritima Marglobal	250521.22	247262.21	215,527.29	340851.82	164476.21	63139.05
6	Hamburgsud Ecuador	197558.51	222690.27	318,723.19	666416.26	524894.57	588576.07
7	Agencia de vapores Inter.	252736.55	398845.08	394,298.09	392993.96	104827.48	0.00
8	Greenandes Ecuador s.a	93534.33	134694.54	504,990.15	156518.73	38345.9	0.00
9	Investamar s.a	0.00	0.00	793.46	0.00	0.00	0.00
10	Bluepac Shipping company	170598.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
11	Pormar s.a	176193.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
12	T.M.T.TRANSPORTES MARITIMOS Y TERRESTRES S.A.	148799.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13	TBS AGENCIA TECNICO MARITIMA TECNISEA CIA.LTDA.	1046.50	1997.13	0.00	19.56	0.00	0.00
14	MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A.	118813.27	0.00	130,044.02	322648.66	312852.61	324886.64
15	TRANSPORTES MARITIMOS BOLIVARIANOS S.A.	95919.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
16	CMA-CGM Ecuador	0.00	108559.22	0.00	183048.81	383864.32	390251.68
17	TAMSA	0.00	79662.62	67,107.66	0.00	30089.56	22619.28
18	Gemar	0.00	47152.59	18,062.17	0.00	0.00	0.00
19	Remar	0.00	2818.00	170,804.71	56594.73	140137.68	26166.70
20	BROOM ECUADOR S.A	0.00	0.00	0.00	0.00	23350.39	30976.38
21	Navesur	0.00	0.00	0.00	0.00	30603.98	22673.47
22	BBCECUADOR ANDINO	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1009.21
23	INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.I.S.S.GRUPO	0.00	0.00	171,717.53	0.00	0.00	0.00
24	Otros	227376.24	149609.80	113,110.92	0.00	12993.63	40778.91
		3546405.41	4235785.14	4915444.33	4886583.83	5000303.64	4960811.96

TABLA VII TONELAJE DE EXPORTACIONES POR AGENCIAS

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tipo de Carga	Ton. Movilizado					
Carga General	1751679.87	736598.92	612019.94	637445.84	504799.06	346668.05
Carga Granes Solidos	973322.42	50772.30	50.82	0.00	0.00	0.00
Carga Granes Liquidos	39599.67	0.00	793.46	12556.31	4000.00	4997.76
Carga Contenerizada	4892632.39	3875222.62	4347535.47	4680377.23	4579953.78	4764614.2
	7657234.35	4662593.84	4960399.69	5330379.38	5088752.84	5088752.84

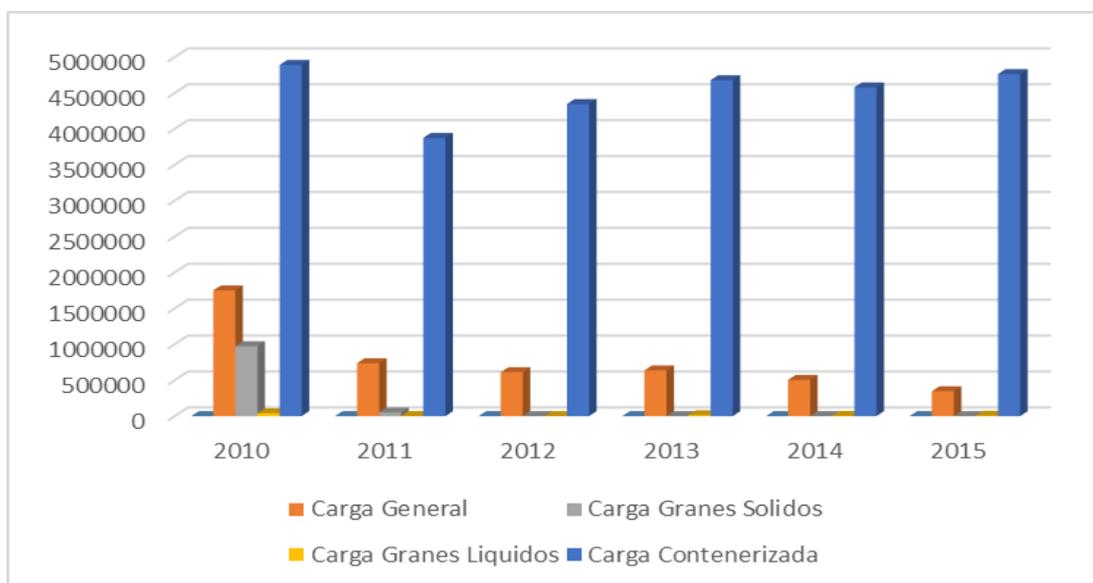


TABLA VIII TONELAJE POR TIPO DE CARGA

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Productos	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion
Bananos y Derivados	726108.20	666499.26	485516.55	320663.11	497760.30	330292.98
Camarones y Langostino	0.02	53.61	24.87	0.00	0.00	0.00
Maquinaria para industria	758.52	2418.19	0.00	0.00	0.00	0.00
Metales y sus productos	838.90	299.68	0.00	0.00	0.00	0.00
Otros productos	232015.12	67328.18	126478.52	316782.73	7038.76	16375.07
	959720.76	736598.92	612019.94	637445.84	504799.06	346668.05

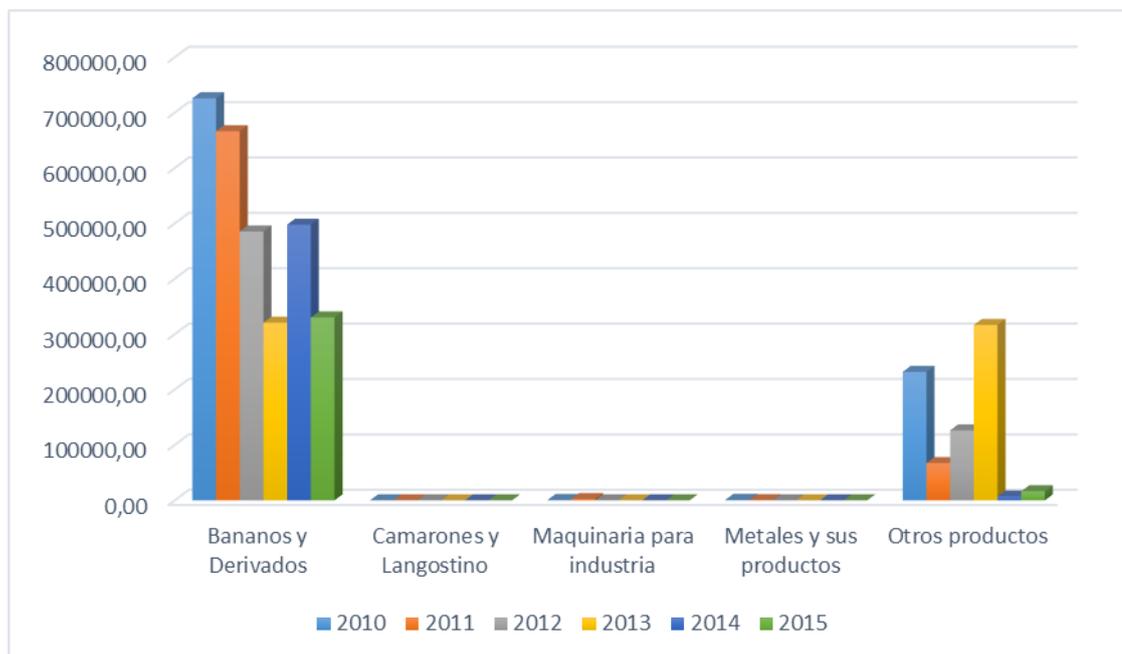


TABLA IX TONELAJE DE CARGA GENERAL MOVILIZADAS VS PRODUCTOS DE EXPORTACION

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Productos	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion
Graneles Solidos	43800.13	50772.30	50.82	0.00	4000.00	0.00
Graneles Liquidos	4544.67	0.00	793.46	12556.31	0.00	4997.76
	48344.80	50772.30	844.28	12556.31	4000.00	4997.76

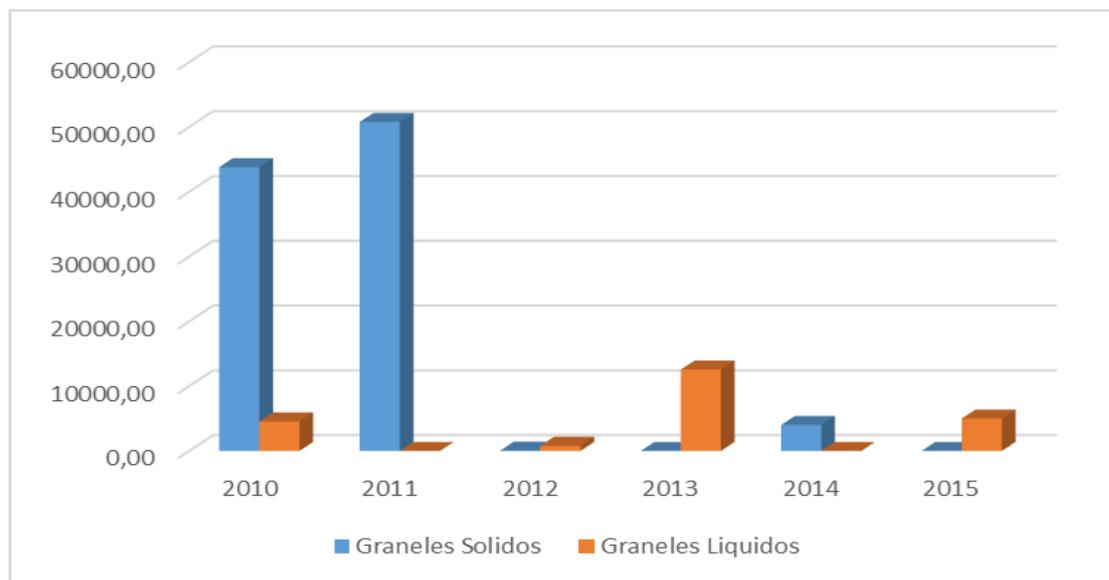


TABLA X TONELAJE DE GRANELES SOLIDOS Y LIQUIDOS VS PRODUCTOS DE EXPORTACION

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Productos	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion	Exportacion
Otros Productos	0.00	0.00	0.00	4680377.23	4579953.78	4764614.2
				4680377.23	4579953.78	4764614.2

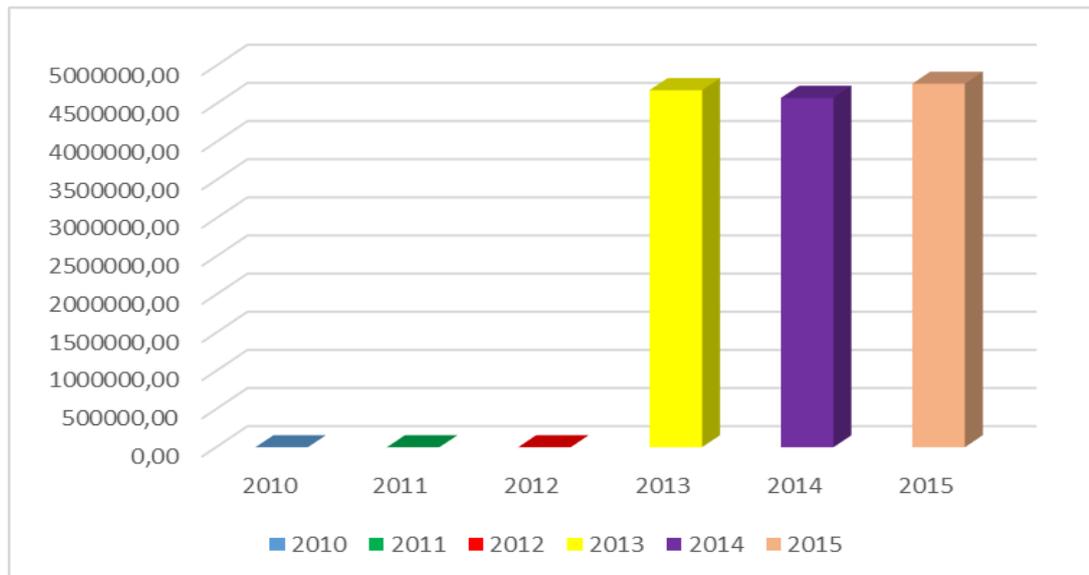


TABLA XI TONELAJE CONTENERIZADA MOVILIZADAS VS PRODUCTOS DE EXPORTACION

No.	Tipo de Carga	2010				2011				2012			
		No. De Buques	Contecon	Andipuerto	Total	No. De Buques	Contecon	Andipuerto	Total	No. De Buques	Contecon	Andipuerto	Total
1	Carga General	288	58,16	29,56	53,44	211	39,36	30,21	37,37	178	44,26	28,23	41,55
2	Carga Graneles Solidos	57	80,13	65,19	65,5	61	81,45	69,31	70,52	65	84,20	70,20	70,46
3	Carga Graneles Liquidos	10	18,55	16,07	16,24	12	29,51	11,08	20,3	8	30,10	11,58	16,31
4	Carga Contenerizada	344	15,49	0,00	15,49	380	20,00	0,00	20,00	284	24,21	0,00	24,21
5	Carga Mixta	461	41,2	43,15	41,33	566	36,59	43,12	37,02	424	48,14	33,04	48,10
6	Pasajeros	10	31,04	0,00	31,04	10	13,39	0,00	13,39	13	18,28	0,00	18,28
7	Coneterizada vacia	7	7,16	0,00	7,16	8,00	18,51	0,00	18,51	4	23,04	0,00	23,04
8	Investigacion cientifica	1	71,55	0,00	71,55	0,00	0,00	0,00	0,00	2	86,35	0,00	86,35
9	Visita Oficial	5	98,26	0,00	98,26	4	84,53	0,00	84,53	4	91,55	0,00	91,55
A	No Trajo Carga	2	9,45	24,38	17,12	2	32,38	0,00	32,38	1	13,25	0,00	13,25
TOTAL		1185	36,56	46,01	37,56	1254	31,31	50,20	33,18	983	39,38	53,33	41,07

No.	Tipo de Carga	2013				2014				2015			
		No. De Buques	Contecon	Andipuerto	Total	No. De Buques	Contecon	Andipuerto	Total	No. De Buques	Contecon	Andipuerto	Total
1	Carga General	210	48,40	35,30	47,01	210	59,29	33,34	55,42	184	49,02	27,05	45,13
2	Carga Graneles Solidos	72	12,45	59,41	59,02	66	0,00	55,25	55,25	79	0,00	59,45	59,45
3	Carga Graneles Liquidos	10	0,00	16,08	16,08	7	0,00	12,4	12,4	6	0,00	13,37	13,37
4	Carga Contenerizada	476	24,12	0,00	24,12	538	25,38	0,00	25,38	581	29,02	0,00	29,02
5	Carga Mixta	240	57,37	0,00	57,37	89	60,24	71,53	60,4	52	88,06	41,55	87,12
6	Pasajeros	8	14,21	0,00	14,21	8	17,25	0,00	17,25	10	17,33	0,00	17,33
7	Coneterizada vacia	6	17,06	0,00	17,06	3	24,45	0,00	24,45	0	0,00	0,00	0,00
8	Investigacion cientifica	0	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00	3	90,37	0,00	90,37
9	Visita Oficial	3	72,12	0,00	72,12	1	75,55	0,00	75,55	2	83,43	0,00	83,43
A	No Trajo Carga	4	29,21	0,00	29,21	6	13,46	0,00	13,46	4	23,2	0,00	23,2
TOTAL		1029	37,47	49,14	39,03	928	36,33	46,16	37,43	921	36,46	48,23	38,15

**TABLA XII NUMERO DE BUQUES SEGÚN TIPO DE CARGA Y PROMEDIO
DE HORAS/BUQUE**

2.2.1 EVOLUCION

Los puertos son nodos estratégicos que facilitan los flujos de mercancías en el ámbito internacional, formando parte de una extensa red logística sobre la que se establecen intercambios comerciales y de información entre puntos y/o zonas geográficas distantes.

Así, la evolución de los puertos ha obligado a cambiar las formas de gestión portuaria, que se ha estructurado en cuatro niveles (1ª, 2ª, 3ª y 4ª generación).

Los puertos de 1ª generación tenían la función de transportar mercancías tierra-mar y viceversa, a través de un hinterland local o regional (zona junto al puerto que sirve como vía comercial y de distribución de mercancías), desvinculados del entorno socioeconómico del territorio donde estaban ubicados. Los de 2ª generación empiezan a considerarse como un nodo de transporte y centro de actividad industrial y comercial. Los servicios continúan limitados a los barcos ya las mercancías, aunque en sus proximidades se instalan industrias de transformación. Son los llamados puertos industriales. Los de 3ª generación incorporan funciones logísticas ligadas a la distribución de mercancías con servicios de tratamiento de la información y uso de sistemas de telecomunicaciones, y contribuyen a generar valor añadido.

Los puertos de 4ª generación dan un paso más y se caracterizan por disponer de redes telemáticas (redes de comunicación mediante las nuevas tecnologías) que conectan diferentes zonas portuarias y permiten colaborar con otros

puertos, con el objetivo de internacionalizar y diversificar su actividad. Son los llamados puertos en red. Estos puertos están integrados en las cadenas logísticas de transporte internacional, con servicios puerta a puerta con otros operadores logísticos que trabajan en varios puertos cercanos geográficamente.

Así, un puerto de 4ª generación es una plataforma logística de gran envergadura. Dispone de terminales intermodales o puertos secos, conectadas al puerto marítimo, y está situada en un entorno de gran consumo con conexión por ferrocarril de manera regular y con costes competitivos, que permite el transporte de grandes volúmenes de mercancías hasta la cadena de distribución. (La evolución del transporte marítimo: Los puertos de 4ta. Generación, 2012)

En los últimos años se ha podido evidenciar un gran auge en el sector marítimo portuario, con la creación de nuevas rutas marítimas alrededor del mundo, nuevos tratos internacionales que activan el comercio, la construcción de puertos especializados para mega transportes, buques portacontenedores de mayor calado, la ampliación del canal de Panamá y la evolución del transporte marítimo inciden directamente sobre el crecimiento y la expansión de los puertos, hacen que sean más competitivos y quieran desarrollarse mejor en sus operaciones, a fin de estar a la par de las exigencias del comercio en la actualidad.

Ecuador no se quiere quedarse atrás, y es por ello que en el mes de Junio de este año se procedió a firmar el primer contrato de Alianza público-privada para la construcción, mantenimiento y operación del puerto de aguas profundas de Posorja.

2.2.2 TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS

Dado el crecimiento del comercio exterior a nivel mundial, la capacidad de infraestructura portuaria en Ecuador y especialmente en el Puerto de Guayaquil podría colapsar, por esta razón el Gobierno Central promueve la concesión de los puertos estatales y la autorización de nuevas concesiones portuarias, entre ella quizás la inversión privada más importante de Latinoamérica, la construcción del Puerto de Aguas Profundas en Posorja, que podría garantizar una operación eficiente en un futuro inmediato y aporte significativo a la Balanza Comercial del país.

Debemos considerar que todos estos cambios que se están generando el comercio mundial se deben principalmente a la necesidad de llevar más carga de un punto a otro, lo que ha hecho que las compañías navieras más grandes y poderosas del mundo conformen convenios de alianzas y cooperación entre ellas.

Las dos alianzas más poderosas que han sido renovadas recientemente fueron la Gran Alianza (entre NYK, Hapag Lloyd de Alemania, P&O Nedlloyd Anglo Holandesa, Orient Overseas Container Lines-OOCL de China, Mediterranean Shipping Company-MSK) y la Nueva Alianza Mundial (entre

Mitsui OSK Lines-MOL de Japón, APL/Neptuno Orient Lines- NOL de Malasia, Hundai Merchant Marine-HMM de Corea) las cuales se han centrado principalmente en la reorganización de las principales rutas comerciales.

Estas alianzas conllevaran a la inversión para la construcción de mega busques contenedores, el número y tamaño de los busques postpanamax seguirá creciendo, lo cual aumentará el transporte de contenedores, reducirá las paradas en las rutas principales y elevará, por lo tanto, los servicios de buques alimentadores (feeder). La capacidad de los barcos seguirá en alza y los puertos deberán ajustarse a esas dimensiones. (Gallegos, 2000)

En la siguiente tabla, mostraremos el desarrollo y las proyecciones del tamaño de las naves en forma porcentual, evidenciando el incremento de los buques Postpanamax en su cantidad en un 16% en el año de 1988, en un 20% de crecimiento en el año 2010 y una proyección de un 30% para el año 2020. (Cepeda, 2010)

Rango TEUs	Class (TEUs)	Capacidad	Eslora	Calado
		TEUs	Metros	Metros
1	Feeder (100-499)	322	106,40	6,24
2	Feedmax (500-999)	735	135,45	8,29
3	Handy (1.000-1.999)	1405	178,44	10,60
4	Sub Panamax (2.000-2.999)	2254	222,38	13,23
5	Panamax (3.000 +)	3075	271,49	16,16
6	Post Panamax (4,000 +)	4625	288,90	17,20
7	Post Panamax Plus1 (5,000 +)	5225	295,44	17,58
8	Post Panamax Pus 2 (6,000 +)	6375	304,61	18,13
9	Post Panamax Pus 3 (7,000 +)	7250	317,92	18,92
10	Post Panamax Pus 4 (8,000 +)	8050	329,25	19,50
11	P. Pan Plus 5 (Clement Maersk)	9600	348,70	20,80
12	P. Pan Plus 5 (Axel Maersk)	9310	352,60	20,99
13	Suez Max (Gudrum Maersk)	10150	367,30	21,86
14	Post Suez Max (Emma Maersk)	15200	397,70	23,70
15	Corea STX	22000	450,00	26,79

TABLA XIII CARACTERISTICAS DE LA FLOTA DE NAVES
PORTACONTENEDORES

Rango TEUs	Class (TEUs)	Capacidad	Año de construcción	Calado
		TEUs		Metros
1	Feeder (100-499)	322	1960	6.24
2	Feedmax (500-999)	735	1966	8.29
3	Handy (1.000-1.999)	1405	1968	10.60
4	Sub Panamax (2.000-2.999)	2254	1969	13.23
5	Panamax (3.000 +)	3075	1985	16.16
6	Post Panamax (4.000 +)	4625	1988	17.20
7	Post Panamax Plus1 (5.000 +)	5225	1995	17.58
8	Post Panamax Pus 2 (6.000 +)	6375	1996	18.13
9	Post Panamax Pus 3 (7.000 +)	7250	1997	18.92
10	Post Panamax Pus 4 (8.000 +)	8050	2001	19.50
11	P. Pan Plus 5 (Clement Maersk)	9600	2002	20.80
12	P. Pan Plus 5 (Axel Maersk)	9310	2003	20.99
13	Suez Max (Gudrum Maersk)	10150	2005	21.86
14	Post Suez Max (Emma Maersk)	15200	2006	23.70
15	Corea STX	22000	2012	26.79

TABLA XIV FLOTA MUNDIAL DE NAVES DE CONTENEDORES POR
AÑOS DE CONSTRUCCION

Si para el año 2020 el Puerto de Guayaquil no ha dragado su canal de acceso no podrá recibir naves PostPanamax con 17.20 metros de calado, factor que perjudicaría considerablemente las operaciones y podría poner en riesgo la actividad del Puerto Principal del Ecuador.

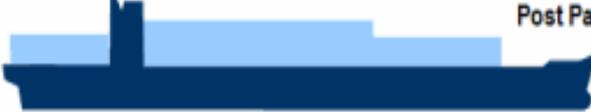
		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
		290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

FIGURA 2.10 GENERACIÓN DE BUQUES PORTACONTENEDORES

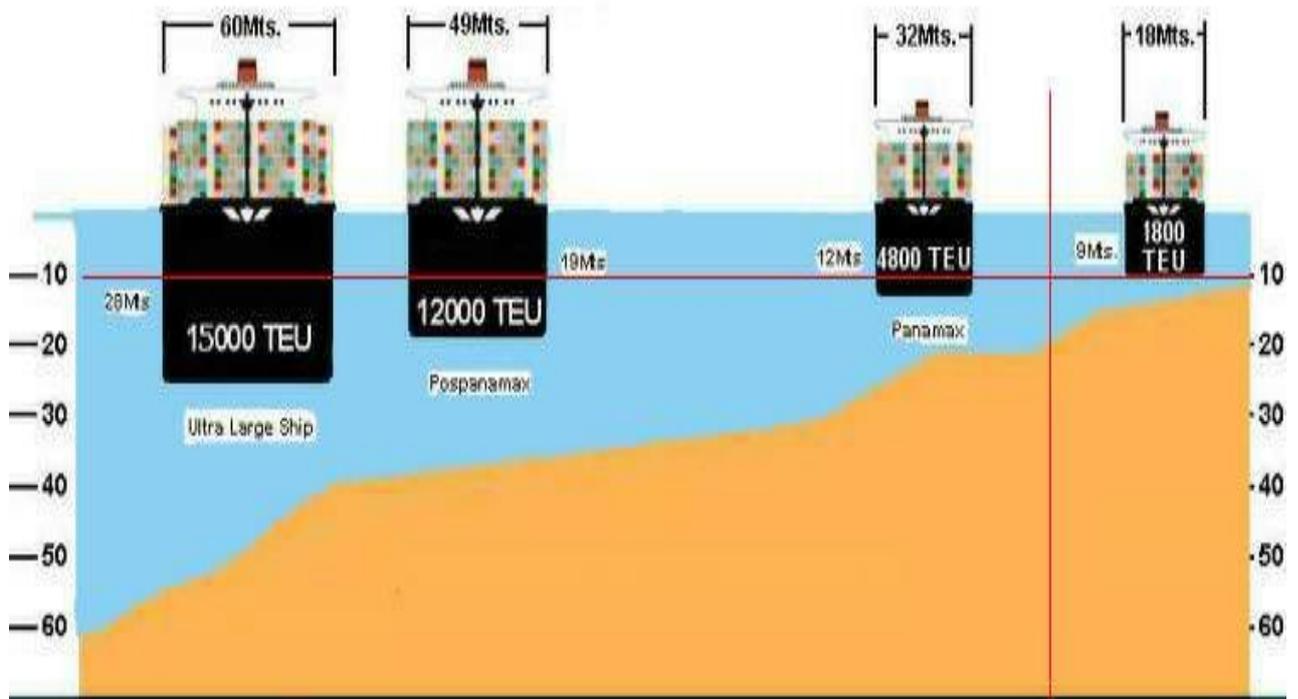


FIGURA 2.11 CALADO COMPARATIVO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL VS
PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS POSORJA

2.2 PRESENTACION RESULTADO Y DIAGNOSTICO

A continuación presentaremos los resultados obtenidos en base a las encuestas realizadas a una población de 100 individuos, donde según las preguntas planteadas dieron a conocer sus puntos de vista a varios temas relacionados a la construcción del puerto de aguas profundas en Posorja.

PREGUNTA No.1

¿Una vez que empiece a funcionar el Puerto de Aguas Profundas en Posorja, cree usted que habrá una competencia desleal con el Puerto de Guayaquil?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	30%
NO	60	60%
TALVEZ	10	10%
	100	100%

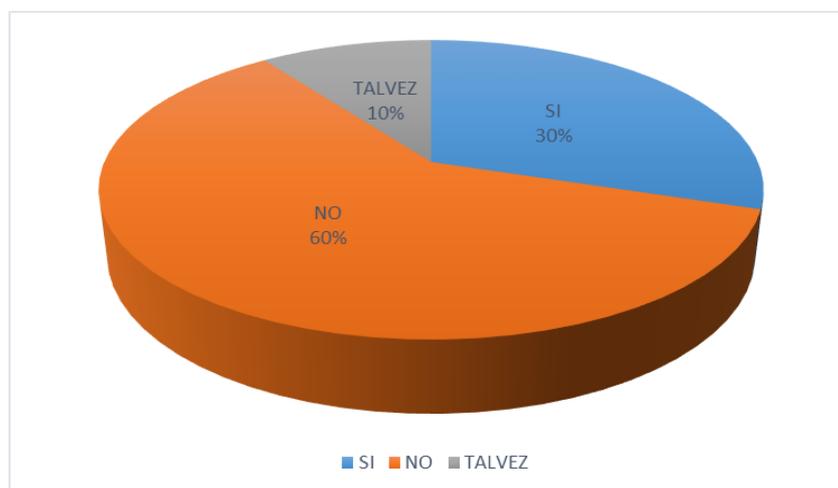


TABLA XV PREGUNTA No.1

El 30% de la población encuestada cree que si habría una competencia desleal con el puerto de Guayaquil porque perjudicaría los contratos que tiene vigente, mientras el 60% opina que no habría competencia desleal debido a que el puerto de aguas profundas impulsaría la competencia inter-portuaria, el 10% restante no está segura de lo que pueda ocurrir.

PREGUNTA No.2

¿Con el funcionamiento del puerto de aguas profundas en Posorja, cree usted que se incrementara la carga de exportación?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	60	60%
NO	20	20%
TALVEZ	20	20%
	100	100%

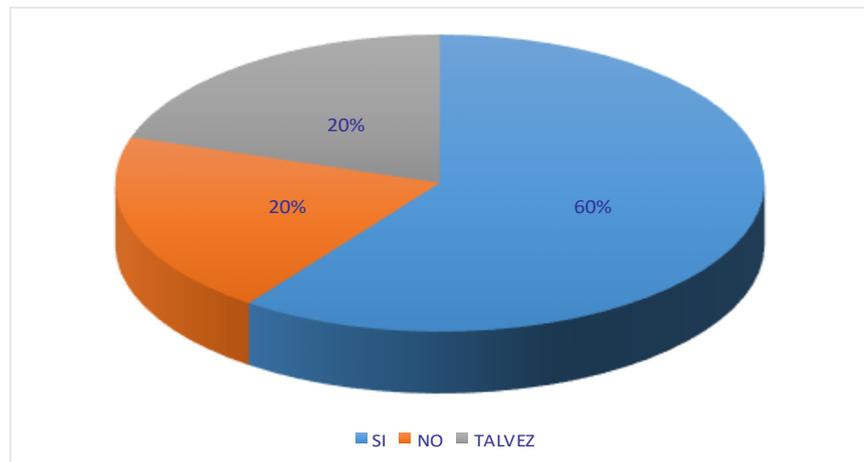


TABLA XVI PREGUNTA No. 2

El 60% cree que las exportaciones en el país incrementarán debido que los nueva rutas marítimas y al ingreso de buques más grandes que ingresen a este puerto, mientras el 20% esta escéptico que pueda ocurrir esto debido a la situación política-económica que atraviesa el país, y el otra 20% restante no está segura que pueda pasar a futuro.

PREGUNTA No. 3

¿Una vez que entre en funcionamiento el puerto de aguas profundas en posorja cree usted que le restará carga a los demás puertos ecuatorianos?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	80	80%
NO	10	10%
TALVEZ	10	10%
	100	100%

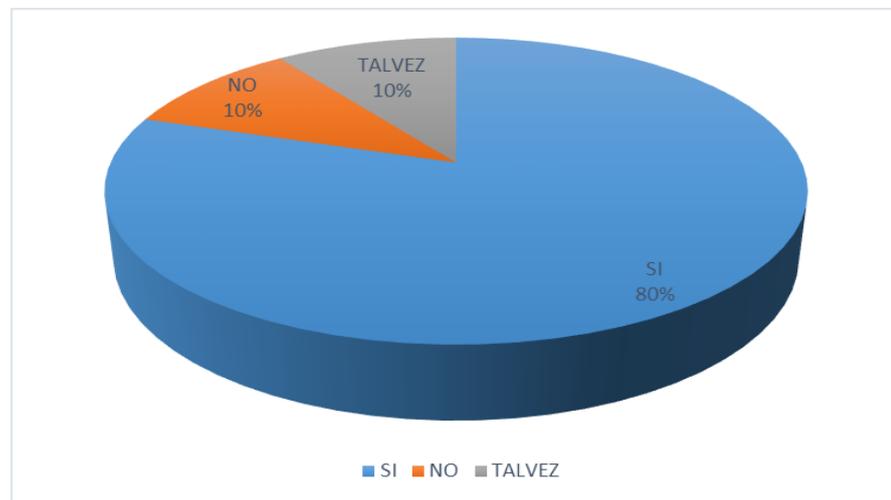


TABLA XVII PREGUNTA No. 3

El 80% de los encuestados están seguros que este puerto acaparará el mayor de volumen de carga de la mayoría de los puertos del país, debido a que permitirá el ingreso de buques más grande y la aparición de nuevas rutas navieras, un 10% cree que esto no pasara ya que existen ciertos puertos especializados en el manejo de cierta carga en especial, el 10% restante no está seguro de lo que ocurra.

PREGUNTA No. 4

¿El tiempo de concesión otorgado a DP WORLD por el lapso de 50 años es exagerado?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	60	60%
NO	10	10%
TALVEZ	30	30%
	100	100%

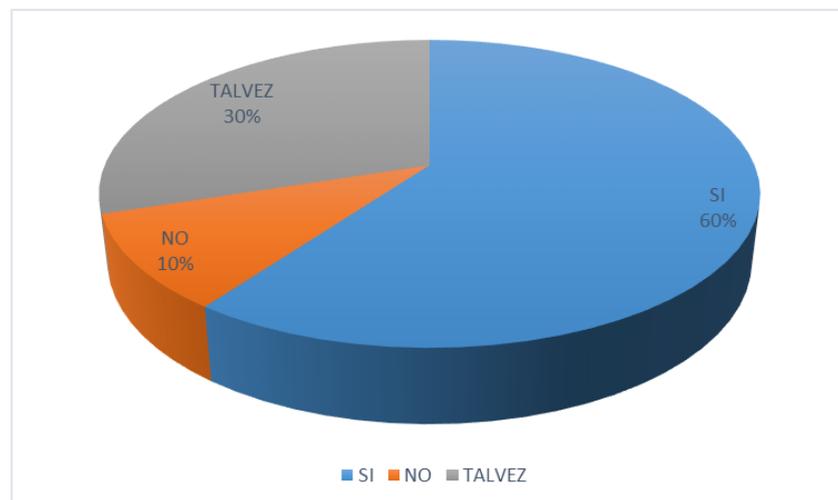


TABLA XVIII PREGUNTA No. 4

El 60% de los encuestados opinan que el tiempo de concesión por 50 años es muy exagerado, ya que por la gran inversión efectuada se necesita recuperar lo invertidos, mientras que el 10% opinan que el tiempo es el correcto por permitirá que este proyecto de beneficios al ecuador, el 30% restante dudan que pueda ocurrir.

POSORJA No.5

¿Cree usted que la comunidad de posorja debe ser tomado en cuenta en la ejecución de este proyecto?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	80	80%
NO	0	0%
TALVEZ	20	20%
	100	100%

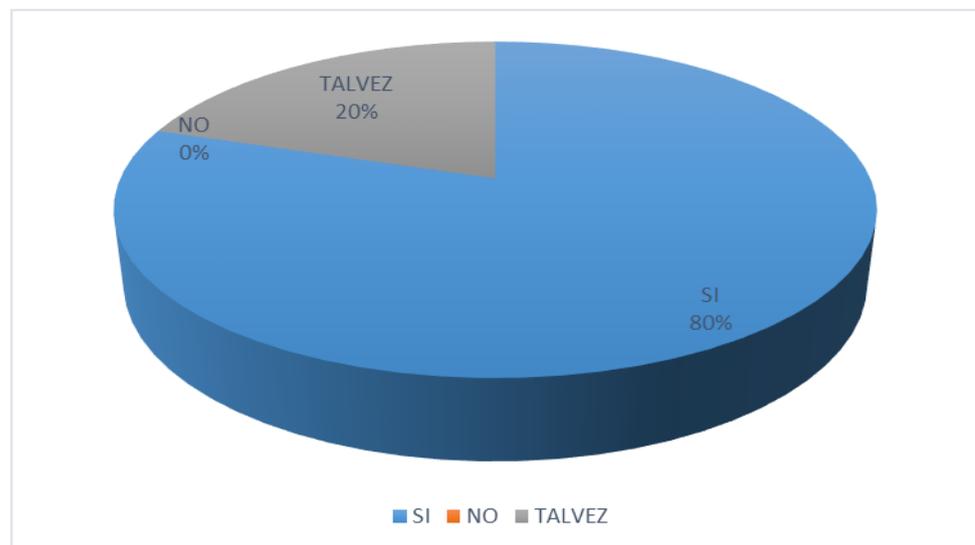


TABLA XIX PREGUNTA No.5

El 80% de los encuestados opinan que la comunidad de posorja debe ser toma en cuenta para la ejecución de este proyecto, debido que brindara plazas de trabajo e ingresos a la gran parte de la población, mientras que 20% restante dudan que pueda ocurrir.

PREGUNTA No. 6

¿Con la construcción del puerto de aguas profundas de posorja la actividad de la pesca artesanal y turismos se vería afectada?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	10	10%
NO	80	80%
TALVEZ	10	10%
	100	100%

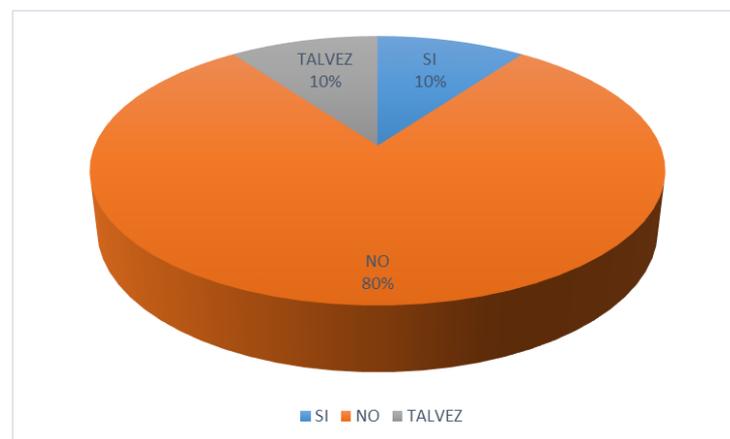


TABLA XX PREGUNTA 6

El 10% de los encuestados dicen que si afectaría este proyecto a actividad de pesca artesanal y turismo, debido al impacto ambiental que podría generar este puerto una vez que se encuentre operativo, mientras que el 80% ven con buenos ojos la construcción de este puerto ya que generaría mayor fuentes de trabajo a todos los sectores de las comunas aledañas y el 10% restante dudan que pueda ocurrir.

PREGUNTA No. 7

¿El monto de inversión de 1200 millones de dólares propuesto por la empresa DP WORLD es suficiente para la ejecución de este proyecto?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	50	50%
NO	40	40%
TALVEZ	10	10%
	100	100%

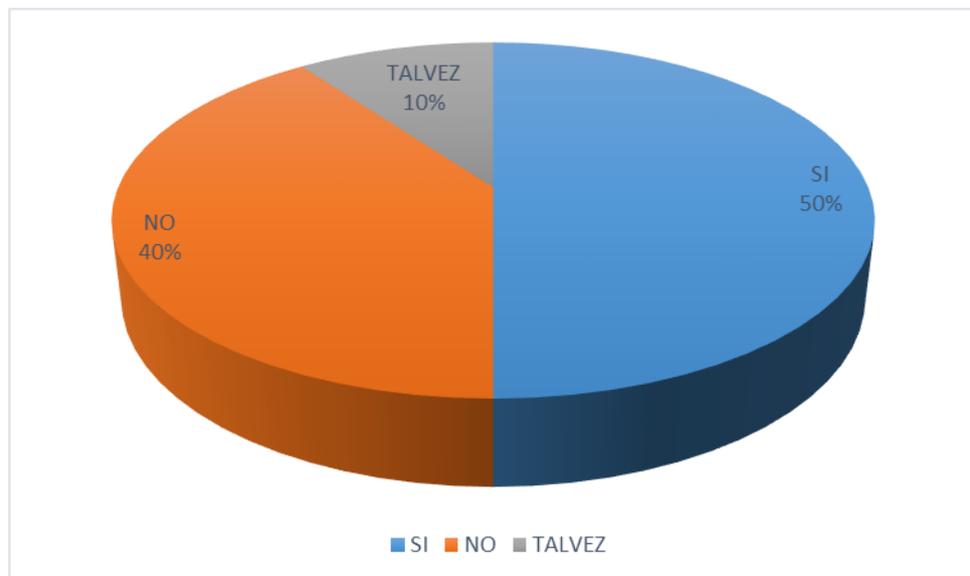


TABLA XXI PREGUNTA No. 7

PREGUNTA No. 8

¿Cree usted que el Hinterland de Guayaquil se trasladara a posorja con el paso del tiempo?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	30%
NO	50	50%
TALVEZ	20	20%
	100	100%

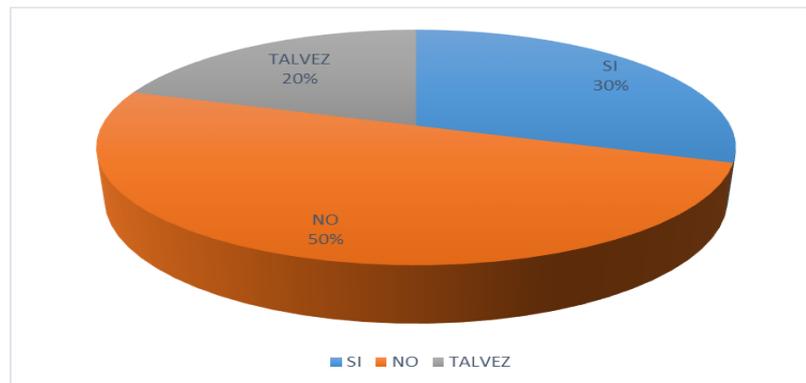


TABLA XXII PREGUNTA No.8

El 30% de los encuestados manifestaron que si se podría trasladar el Hinterland de Guayaquil a Posorja, debido que las industrias necesitan estar más cerca del puerto, además que se podrían crearse nuevas zonas industriales en los alrededores, mientras que el 50% mencionan que eso no ocurría ya que Guayaquil tiene bien establecido de zona comercial, además de que para algunas provincias como por ejemplo la zona del oro y el austro le queda más cerca Guayaquil, el otro 20% restante dudan que pueda ocurrir.

PREGUNTA No. 9

¿El traslado de la carga de exportación o importación desde Guayaquil hacia Posorja incrementará el costo final de la misma?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	70	70%
NO	20	20%
TALVEZ	10	10%
	100	100%

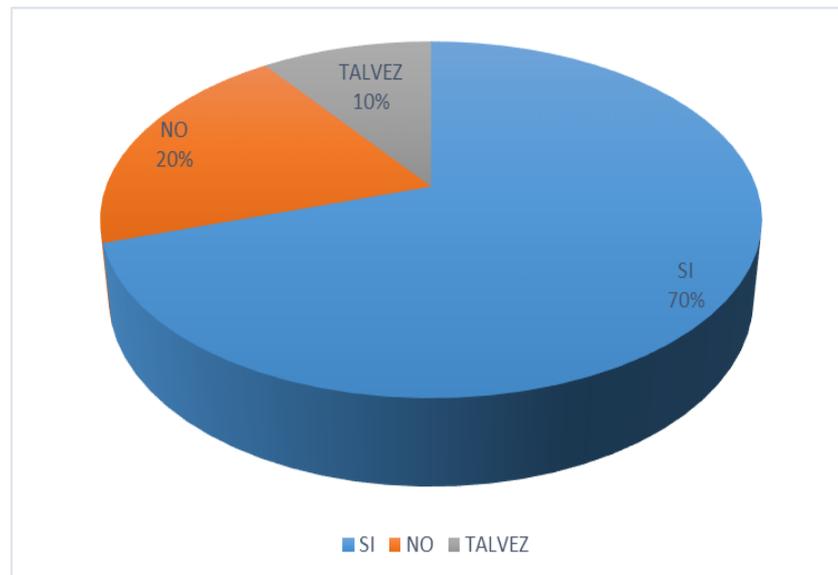


TABLA XXIII PREGUNTA No.9

PREGUNTA No.10

¿Con la construcción y funcionamiento del puerto de aguas profundas en posorja, se convertirá en el puerto más importante de la región?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	40	40%
NO	20	20%
TALVEZ	40	40%
	100	100%

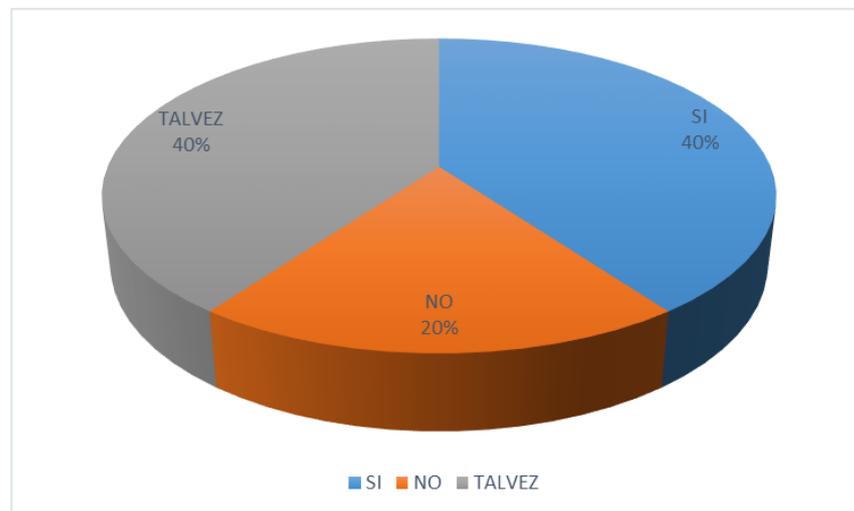


TABLA XXIV PREGUNTA No. 10

El 40% de los encuestados confirmaron que este puerto será el principal puerto de la región debido a los volúmenes de carga que movilizará, mientras el 20% cree que no será así porque el puerto de Guayaquil no perderá carga debido a que sus costos son más baratos, 40% restante están inciertos de lo que pueda pasar.

2.3 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

HIPOTESIS	COMPROBADO	CONCLUSIONES	INS TRUMENTO
HIPOTESIS PRINCIPAL			
<p>La creación de un puerto de aguas profundas con una mayor capacidad portuaria afectaría los volúmenes de carga de exportación del puerto de Guayaquil</p>	SI	<p>Los volúmenes de carga de exportación si se verían afectados dedido que la capacidad que la capacidad de operación y calado que permita el arribo de buques mas grandes atraerán mayor inversión por parte de las industrias</p>	<p>Página 42</p> <p>Análisis de la página 90 a 91</p>
HIPÓTESIS SECUNDARIA 1			
<p>El grado operacional del puerto de Guayaquil será el índice de medición de la gestión de su capacidad portuaria</p>	SI	<p>Podremos determinar el grado operacional según las estadísticas de movimiento de carga en un periodo terminado, solo asi sabremos que tanto ha movido el puerto durante un tiempo estimado</p>	<p>Página 42</p> <p>Análisis de la página 90 a 91</p>
HIPÓTESIS SECUNDARIA 2			
<p>El uso adecuado de los recursos garantizará una actividad de gestión operacional en el manejo de la carga.</p>	SI	<p>Hablar de recursos podemos mencionar que son las personas, tecnología, maquinaria, etc; que en conjunto haran que operatividad de un puerto sea excelente y se vera reflejada en el manejo de carga que nueva.</p>	<p>Página 42</p> <p>Análisis de la página 90 a 91</p>
HIPÓTESIS SECUNDARIA 3			
<p>Las características del puerto de aguas profundas resultarán un factor importante para la determinar los volúmenes de carga a manejar</p>	SI	<p>Efectivamente son las características , como la infraestructura, super estructura, maquinaria y calado que tenga el puerto de aguas profundas que nos permita determinar si este puerto podrá movilizar los volúmenes de carga esperados</p>	<p>Página 42</p> <p>Análisis de la página 90 a 91</p>

CAPÍTULO 3

3. PROPUESTA



3.1 JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA

Procederemos a establecer en qué proporción, la ejecución y operación de este proyecto afectará los diversos factores que lo rodean como ambientales, políticos, sociales y económicos de la región.

En el caso del factor ambiental hemos considerado el uso de la matriz de causa - efecto, con la cual estableceremos los posibles impactos que se presentarían con la ejecución de este proyecto.

Impacto Ambiental

El uso de esta metodología tiene como objetivo identificar los posibles impactos ambientales y culturales que pueden generarse durante las diferentes etapas del proyecto, las cuales son: diseño, construcción y operación.

Para la realización de esta matriz se estableció un patrón de calificación el cual facilitara la interpretación de los impactos; definiendo así, cuatro niveles: Neutro N, Aceptable A, Critico C, inaceptable I. (Carolina Carrion, 2008)

IMPACTO AMBIENTAL		ACCIONES DEL PROYECTO		
		DURANTE LA ETAPA DE:		
		DISEÑO	CONSTRUCCION	OPERACIÓN
AIRE	CALIDAD	A	A	N
	RUIDO	N	A	N
AGUA	CALIDAD	A	C	A
	CANTIDAD	N	C	A
SUELO	EROSION	N	N	N
	PRODUCTIVIDAD	N	N	N
	RELLENO	N	N	N
	EXCAVACION SUPERFICIAL	N	N	N
PAISAJE	BELLEZA	C	A	A
	VISUAL	C	A	A
POBLACION	EMPLEO	C	A	A
	COSTUMBRES	N	A	A
OTROS	ECOSISTEMAS	N	N	N
	MANEJOS DE DESPERDICIOS	A	C	A

Fuente: (Carolina Carrion, 2008)

FIGURA 3. 1 MATRIZ CAUSA – EFECTO

Aire

El aire de la zona se ve afectada por las diversas empresas pesqueras que se encuentran alojadas en los alrededores que emiten gases, un problema a futuro serían los carros pesados si no hay control por parte de las autoridades en el control de emisión de smock.

Agua

De igual forma estas fábricas procesadoras como pobladores requieren de este líquido vital para el desarrollo de sus actividades, es indispensable que una vez finalizado el puerto este conste con tratamiento de aguas residuales a fin de evitar la contaminación del mar.

Suelo

El suelo donde se asentará el puerto de aguas profundas no presenta ninguna novedad, estos ya fueron rellenados por la Junta parroquial en su momento.

Paisaje

En la actualidad no hay nada construido, simplemente se observa un lote vacío con algo de maleza en sus alrededores, que genera una mala imagen. Una vez culminado la construcción es importante que se realice la inversión para las adecuaciones en lo que corresponde al paisaje a fin de dar una buena imagen del sector.

Para la construcción de un puerto deben tomarse en consideración varios factores muy importantes en cuanto al entorno que lo rodea, es importante el correcto diseño, construcción y mantenimiento para un buen funcionamiento, sin embargo si no se los tiene pueden generar problemas ambientales locales, hay que tomar en cuenta su geografía, hidrología, geología, ecología, industrialización, urbanización y tipos de embarque.

La no eliminación y tratamiento de materiales de desecho y aguas de drenaje, pueden resultar en la liberación y propagación de contaminantes al medio ambiente afectando a las poblaciones aledañas

En los principales impactos marítimos tenemos:

- Derrame de petróleo
- Destrucción de hábitat
- Contaminación de ríos, afluentes y mares
- Sedimentación

En los principales impactos marítimos tenemos:

- Contaminación por material de dragado
- Erosión y sedimentación
- Destrucción de manglares, playas, ríos
- Contaminación de la tierra

Otros Impactos

El manejo de todo tipo de desperdicios es una actividad que hay que tomar mucha precaución, la adecuada eliminación de desechos por parte de las autoridades.

Los puertos, deben ser analizados en la actualidad como complejos socio-económicos, nodos de una cadena logística del transporte, y fuente directa de desarrollo de los pueblos. Desde un punto de vista científico entendemos por medio el entorno donde se desarrolla la actividad de un determinado su vez, conocemos como sostenibilidad o perdurabilidad a la capacidad que tiene un proceso

de auto mantenerse estable a lo largo del tiempo. Si entrelazamos estos tres conceptos, el de Puerto y el de Medio Ambiente y la Sostenibilidad, nos damos cuenta de la responsabilidad de nuestra sociedad, en que nuestras actividades impacten lo menos posible en el planeta en el que habitamos. (Marín., 2013)



FIGURA 3. 2 UBICACION DE POSORJA

Impacto Socio - Económico

Los componentes socioeconómicos, comprende los cambios en la forma de vida de la población como los efectos económicos que pueden ocasionar (Cepeda, 2010), así como los factores externos que también influyen en la economía de un país.

- Incremento de ingresos del tesoro nacional
- Estimulación a la economía nacional
- Generación de empleos
- Incremento de flujo turístico
- Afectación de tráfico vehicular y demanda de transporte
- Incremento de población y flujo migratorio
- Niveles de criminalidad
- Salvaguardas
- Impuestos

La construcción de este puerto activará la actividad comercial de la zona, generando empleos, desarrollando la industria y la inversión, creando la posibilidad del desarrollo de una nueva zona comercial (Hinterland), también está la posibilidad que todos estos cambios que son beneficiosos para uno no lo sean para otros, ya que este nuevo puerto de aguas profundas es un serio competidor de mercado que tiene el puerto de Guayaquil, y que podría hacer peligrar su actividad si las autoridades competente no toman cartas en el asunto.

Otro factor a tomar en consideración es la situación actual que está atravesando el país y que aquejan la economía, en los últimos meses se ha podido apreciar la caída de las exportaciones y las importaciones, la caída del precio del petróleo, la reducción de la exportaciones no tradicionales y las salvaguardas impuestas por el gobierno son varios factores que podrían influir también en la ejecución de este proyecto.

Impacto Político

Desde hace más de 10 años que se puso la primera piedra para la construcción del puerto de aguas profundas en Posorja, dio inicio a la polémica entre el Gobierno Central y la Municipalidad de Guayaquil por la creación de este proyecto, debido que la Municipalidad de Guayaquil impulsaba la exoneración del pago de impuestos a la renta, hasta por 10 años a las empresas que inviertan en este proyecto, cosa que al Gobierno Central no le pareció, ya que manifestaba que este incentivo solo eran una vía para la evasión fiscal.

Esto genero un verdadero golpe político que paralizó el proyecto hasta entonces, lo siguiente fue la revocatoria del permiso de construcción, otorgado por la autoridad competente.

Vinieron varios años de reclamo por parte de la Municipalidad de Guayaquil exigiendo los permisos de construcción a la empresa privada, Una pugna política que tenía en medio, además de Posorja, al viejo puerto de Guayaquil

necesitado desde hace años del dragado que permita la llegada de barcos más grandes, o de un mayor calado. Aquello, hasta hoy, no se ha concretado.

En el año 2013 apareció la empresa Dubái DP WORLD, interesa en la inversión de este proyecto, dicha empresa Dubaiti en este año firma el contrato de concesión por 50 años para la operación, construcción e inversión del puerto de aguas profundas.

Sin embargo DP WORLD establece sus propias condiciones:

Prohíbe que el puerto de Guayaquil incremente la profundidad de su canal de acceso, evitando que buques de mayor calado no puedan ingresar a este puerto.

Propone la construcción de un nuevo canal de acceso, y exige que el gobierno ecuatoriano obligue a todas las embarcaciones a pagarle la tarifa de Zarpe.

DP WORL solicitó derecho de uso exclusivo de un área aproximada de casi 128 hectáreas, una línea costera de 2.3 km, y que nadie más desarrolle actividades de manejo de contenedores en 200 Km a la redonda. (Puertas, 2016)

Sin embargo ninguna de ellas fue aprobada por el Ministerio de Transporte y Obras públicas, ya que obviamente con esta intención se pretende liquidar la actividad comercial de los puertos de Guayaquil y eso no se puede permitir bajo ningún concepto.

3.2 OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

Se propone como objetivo de la propuesta, contribuir a la disminución de los riesgos que pueden ser provocados por los diversos factores ambientales, económicos, políticos, que se pueden llegar a presentar al momento de la construcción del Puerto de Aguas Profundas, los cuales los podremos analizar por medio de la siguiente matriz.

Para ellos estableceremos varios **Objetivos específicos** como:

- Fortalecer la capacidad de organización de las comunas, así como de las empresas que trabajan en sus alrededores, a fin de planificar y ejecutar programas de prevención de riesgos con enfoques de participación comunitaria y empresarial.
- Capacitar a las comunidad que se encuentra vinculada directamente a este proyecto a fin de movilizar recursos y preparar proyectos de se ajusten a las necesidades de las comunas.
- Trabajar y cooperar para la prevención de riesgos entre las autoridades y los comuneros.
- Promover la sana competencia inter-portuaria.
- Eliminar de las salvaguardas
- Incentivar a los exportadores
- Fortalecer las negociaciones públicas – privadas
- Evitar la pugna de poderes entre autoridades

OBJETIVO GENERAL: Contribuir a la disminución de los riesgos que pueden ser provocados por los diversos factores ambientales, económicos, políticos, que se pueden llegar a presentar al momento de la construcción del Puerto de Aguas Profundas, los cuales los podremos analizar por medio de la siguiente matriz.

Objetivos Específicos	Actividades	Indicadores	Productos	Actores:
Fortalecer la capacidad de organización de las comunas, así como de las empresas que trabajan en sus alrededores, a fin de planificar y ejecutar programas de prevención de riesgos con enfoques de participación comunitaria y empresarial	Impulsar reuniones dentro de las agendas de la Junta Parroquial, la comuna y las industria local, para interrelación y desarrollo de actividades para la reducción de desastres naturales	No. reuniones a desarrollar por el número de actores.	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones 	<ul style="list-style-type: none"> • Industria Local • Comuna • Junta Parroquial
Capacitar a las comunidad que se encuentra vinculada directamente a este proyecto a fin de movilizar recursos y preparar proyectos de se ajusten a las necesidades de las comunas.	Desarrollar capacitaciones acorde al proyecto a desarrollarse	No. de capacitaciones a desarrollar por el número de actores	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitaciones • Charlas 	<ul style="list-style-type: none"> • Industria Local • Comuna • Junta Parroquial
Promover la sana competencia	Impulsar la sana	No. Puertos	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades

inter-portuaria	competencia entre los puertos de la región, a fin de que todos tengan igual derecho de desarrollar sus actividades			
Eliminar de las salvaguardas	Eliminación de las salvaguardas impuestas hace un año por el gobierno.	No. de impuestos por el número de actores	<ul style="list-style-type: none"> • Impuestos 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades • Importadores
Incentivar a los exportadores	Incentivar a nuevos exportadores a fin de que puedan dar a conocer sus productos.	No. de exportadores	<ul style="list-style-type: none"> • Beneficios 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades • Exportadores
Fortalecer las negociaciones públicas – privadas	Incrementar estas alianzas entre las instituciones públicas y la empresa privada en pro beneficio de la inversión de nuevos proyectos.	No. de negociaciones por el número de actores	<ul style="list-style-type: none"> • Alianzas • Reuniones 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades Públicas • Sector Privado
Evitar la pugna de poderes entre autoridades	Negociaciones entre las autoridades sectoriales a fin de desarrollar alianzas para beneficios del país.	No. de Autoridades	<ul style="list-style-type: none"> • Alianzas 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades

CONCLUSIONES

Para concluir este trabajo de tesis, este capítulo dedicará a mostrar las conclusiones obtenidas a lo largo de la elaboración de este proyecto.

La globalización de la economía de escala, la producción, el libre comercio, los tratados comerciales entre países, el crecimiento de las exportaciones, el incremento de mayores naves portacontenedores, las nuevas rutas marítimas y la ampliación del canal de Panamá, se traducen en una mayor exigencia del desempeño portuario en la actualidad, donde los países de la región compiten por tener un puerto de primer nivel que permita satisfacer las grandes demandas del comercio moderno, en el caso de Ecuador mantiene como principal operador portuario al Puerto de Guayaquil "Libertador Simón Bolívar" entregado concesión por 20 años a la compañía CONTECON, quien a la fecha ha venido cumpliendo con normalidad sus operaciones.

No obstante para el Gobierno Central es importante que el Ecuador tenga un puerto con mayor capacidad portuaria y principalmente un mayor calado, debido a la reciente ampliación del Canal de Panamá (**Ver Anexo 2**), que permitirá que crucen buques portacontenedores de hasta 15 metros de calado, este proyecto traerá muchos beneficios al país como permitirle conectarse a nuevas rutas marítimas de los grandes mercados, impulso de desarrollo de la zona, centros de distribución, entre otros, de esta forma se promoverá la economía de escala y la utilización de las capacidades globales.

El pasado mes de Junio del presente año se procedió a la suscripción del contrato de concesión por 50 años a la empresa dubaití DP WORLD, bajo el modelo de alianza público – privada aprobado el año pasado en una legislación, mediante el Decreto Ejecutivo 1060 (**Ver anexo 3**) el Presidente Rafael Correa autorizó la construcción de las instalaciones portuarias a DP WORLD quien además será la encargada de las operaciones e inversiones en dicha terminal, la cual realizará un inversión de USD1.200 millones, la terminal contará con un terreno de 128 hectáreas y contara con áreas de almacenamiento de contenedores de unas 16 hectáreas y 19 hectáreas más para instalaciones adicionales, además de la construcción de la carretera que une Playas y Posorja a fin de facilitar el transporte terrestre.

La infraestructura y el calado actual es un gran limitante para el puerto de Guayaquil que a futuro influirá el crecimiento económico del país, los puertos con los que se cuenta en la actualidad no están a la altura para recibir a los buques de última generación, por lo que si no se hubiese generado el proyecto de construcción de puerto de aguas profundas, conllevaría a la pérdida de competitividad regional y mundial, limitando así el potencial económico de Ecuador.

RECOMENDACIONES

Para que el Puerto de Guayaquil no pierda el protagonismo que ha mantenido a lo largo de la historia como el principal puerto del país y poder seguir siendo competitivo con los demás puertos públicos-privados del país y de la región podemos recomendar lo siguiente puntos:

- Fortalecer y modernizar sus sistemas operativos, a fin de cumplir con las metas y objetivos trazados en el plan de concesión.
- Dragar el canal de acceso al puerto, ya que este es la gran limitante para el puerto no pueda recibir buques de mayor capacidad de contenedores.
- Inversión infraestructura, tecnología y maquinaria, dando importancia a procesos de transporte de carga para incrementar la competitividad portuaria.
- Generar redes de centros logísticos, a fin de promover la integración de los actores de la casa de suministros.
- Impulsar el transporte fluvial desde puerto de Guayaquil hacia el puerto de aguas profundas, como método de abaratar costo en el transporté de contenedores.

BIBLIOGRAFIA

- APG. (s.f.). *Autoridad Portuaria de Guayaquil*. Obtenido de <http://www.apg.gob.ec>
- BCE. (s.f.). Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec>
- Carolina Carrion, n. g. (2008). *Propuesta de equipamiento: salas de reuniones, como servicio de apoyo para la onstruccion del puerto de aguas profundas*. Guayaquil.
- Cepeda, F. (2010). *Factibilidad y urgerte necesidad del puerto de aguas profundas para guayaquil*. Guayaquil.
- Comercio, E. (s.f.). *EL COMERCIO*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/datos/exportaciones-ecuador-estadisticas-cifras-bancocentral.html>
- Complexity, t. o. (s.f.). <http://atlas.media.mit.edu>. Obtenido de <http://atlas.media.mit.edu>
- CONTECON. (s.f.). *CONTECON*. Obtenido de <http://www.cgsa.com.ec>
- Ecuador, B. C. (s.f.). <http://contenido.bce.fin.ec>. Obtenido de <http://contenido.bce.fin.ec>
- *El Comercio*. (s.f.). Obtenido de <http://www.elcomercio.com/>
- *El universo*. (Agosto de 2013). Obtenido de <http://www.eluniverso.com/>
- Gallegos, C. M. (2000). *Las Tendencias del Transporte Maritimo y el Desarrollo Portuario en el contexto del Comercio Mundial*. Washington.
- Kure, A. (05 de Agosto de 2013). *Ecuador en Vivo*. Obtenido de <http://www.ecuadorenvivo.com>
- La evolución del transporte marítimo: Los puertos de 4ta. Generacion. (2012). *Barceloactiva*, 3.
- Lacera, J., & Juan Ortega, I. S. (2008). *Evaluación Técnica Preliminar del Contrato de Concesión de APG*. Guayaquil.

- Marín., J. E. (2013). Resumen Ejecutivo de la Ponencia de los puertos ecologicos. *IBEMAR*.
- Modernizacion, C. N. (2002). *Estrategia de la Concesion de Puerto de Guayaquil*.
- Puertas, M. (09 de Junio de 2016). *Foro Ecuador*. Obtenido de <http://focusecuador.com>
- Ramirez, G. P. (2009). *Ecuador y la Crisis Financiera Mundial*. Obtenido de observatoriodelacrisis: <http://www.observatoriodelacrisis.org>
- RICAURTE, M. P. (2005). *Seminario de Modernización Portuaria*. Guayaquil.
- Segovia, X. M.-R. (2007). *Estudio de la perdida de competitividad del puerto de guayaquil frente a mejores practicas portuarias*. Guayaquil.
- *Skyscrapercity*. (febrero de 2014). Obtenido de <http://www.skyscrapercity.com>
- Tobar, I. V. (2011). *Exposicion de motivos y planificacion de la construccion del pueto de aguas profundas en posorj*. Guayaquil.

ANEXOS





ANEXO 1

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Modelo de Encuesta

Preguntas:

1.- ¿Una vez que empiece a funcionar el puerto de aguas profundas en Posorja cree usted que habrá una competencia desleal con el Puerto de Guayaquil?

Si _____ No _____ Talvez _____

2.- ¿Con el funcionamiento del puerto de aguas profundas en Posorja, cree usted que se incrementara la carga de exportación?

Si _____ No _____ Talvez _____

3.- ¿Una vez que es en funcionamiento el puerto de aguas profundas en Posorja cree que le restara carga a los demás puertos ecuatorianos?

Si _____ No _____ Talvez _____

4.- ¿El tiempo de concesión otorgado a DP WORLD por el lapso de 50 años es exagerado?

Si _____ No _____ Talvez _____

5.- ¿Cree usted que la comunidad de Posorja deba ser tomada en cuenta en la ejecución de este proyecto?

Si _____ No_____ Talvez_____

6.- ¿Con la construcción del puerto de aguas profundas de Posorja la actividad de la pesca artesanal y turismo se vería afectada?

Si _____ No_____ Talvez_____

7.- ¿El monto de inversión de 1200 millones de dólares propuesto por la empresa DP WORLD es suficiente para la ejecución de esta obra?

Si _____ No_____ Talvez_____

8.- ¿Cree usted que el hinterland del puerto de Guayaquil se trasladara a esa zona con el paso del tiempo?

Si _____ No_____ Talvez_____

9.-¿El traslado de la carga de exportación o importación desde Guayaquil hacia Posorja incrementara el costo final de la misma?

Si _____ No_____ Talvez_____

10.-¿Con la construcción y funcionamiento de la terminal de aguas profundas en Posorja, se convertirá en el puerto más importante de la región?

Si _____ No_____ Talvez_____

ANEXO 2

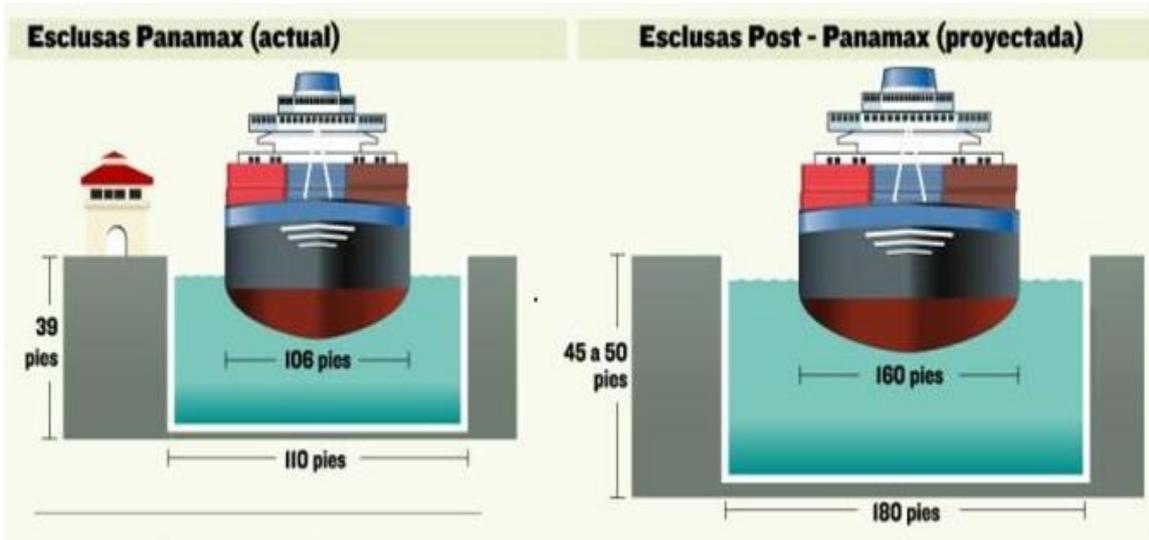


FIGURA 3.3 AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA

ANEXO 3

Nº 1060

RAFAEL CORREA DELGADO**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA****CONSIDERANDO:**

Que el Artículo 227 de la Constitución de la República dispone que la administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que de acuerdo a lo establecido en el Artículo 314 de la Constitución de la República, el Estado es responsable de la provisión de los servicios públicos de vialidad e infraestructuras, entre otros;

Que según el segundo inciso del mismo Artículo, el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión, respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad, y dispondrá que sus precios y tarifas sean equitativos, para lo cual establecerá su control y regulación;

Que el segundo inciso del Artículo 316 de la Constitución de la República permite al Estado, en forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y servicios públicos, en los casos que establezca la ley;

Que el literal h) del Artículo 5 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones determina que el Estado promoverá un desarrollo logístico y de infraestructura, para lo cual generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal;

Que el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones regula aquella excepcionalidad, al disponer que debe ser decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica, o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, en cuyo caso los servicios públicos determinados en aquella norma pueden ser delegados a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria;

Que el tercer inciso del mismo artículo menciona las modalidades de delegación, que podrán ser concesión, asociación, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público determinados en el reglamento;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 810, publicado en el Registro Oficial No. 494 del 19 de julio de 2011, se expidió el Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte;

Nº 1060

RAFAEL CORREA DELGADO**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

Que conforme al numeral 3.5 del Artículo 3 del mentado Reglamento, la facultad de iniciar, organizar y ejecutar los procesos de delegación para prestar servicios públicos, corresponde, entre otros, a las instituciones y organismos que según las leyes respectivas tuvieran la facultad para hacerlo;

Que la compañía DP WORLD INVESTMENTS B.V. presentó el 9 de marzo de 2015, ante la Autoridad Portuaria de Guayaquil, una propuesta para la construcción, operación, mantenimiento y provisión de servicios del Puerto de Aguas Profundas de Posorja;

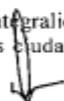
Que luego del análisis realizado por parte de la entidad portuaria, conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el 15 de febrero del 2016, se firmó con DP WORLD INVESTMENTS B.V., el Memorando de Entendimiento para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, iniciando con ello las mesas de negociaciones sobre la propuesta económica, técnica y financiera del proyecto;

Que el 23 de mayo de 2016, la Autoridad Portuaria de Guayaquil declaró la viabilidad del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, con transferencia de propiedad de todas las instalaciones a favor de la entidad portuaria al finalizar el contrato, con inclusión del dragado y construcción de un nuevo canal de acceso marítimo desde la boya marina hasta Posorja, en iguales condiciones, así como de una carretera que une la ciudad de Playas con Posorja, vía Morro;

Que con fundamento en los informes de viabilidad técnica, económica y jurídica elaborados por Autoridad Portuaria de Guayaquil, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, con oficio MTOP-DM-16-374-OF del 23 de mayo de 2016, solicita la declaratoria de excepcionalidad para que la entidad portuaria prosiga con este emprendimiento, en asocio con la empresa DP WORLD INVESTMENTS B.V., con arreglo al Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en coherencia con el marco jurídico ecuatoriano citado previamente, y en cumplimiento del deber constitucional del Estado de proveer y mantener el servicio público portuario en consonancia con las exigencias del mercado naviero mundial en las próximas décadas, sin que aquello signifique erogación alguna de la parte ecuatoriana gracias a la modalidad de delegación que se adoptará;

Que la Autoridad Portuaria de Guayaquil no cuenta con la capacidad económica – técnica necesaria y adecuada para satisfacer el público interés de construir y operar un puerto de aguas profundas;

Que se ha advertido la trascendencia e integralidad del proyecto, el cual además generará miles de plazas de trabajo, beneficiará a todos los ciudadanos del país al convertir a Ecuador en un punto estratégico de puertos a nivel mundial; y,



N° 1060

RAFAEL CORREA DELGADO**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

En ejercicio de la atribución que le confieren el numeral 13 del Artículo 147 de la Constitución de la República, y el Artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones,

DECRETA:

Artículo Único.- Autorizar de manera excepcional el desarrollo, construcción y mantenimiento de instalaciones, la operación del servicio público del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, el dragado, construcción, mantenimiento y operación de un canal de navegación de acceso hasta Posorja, así como de la carretera que une Playas y Posorja, vía Morro, en la provincia del Guayas.

Este Decreto Ejecutivo, de cuya ejecución se encarga al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad Portuaria de Guayaquil, entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a 25 de mayo de 2016.



Rafael Correa Delgado
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

FIGURA 3.4 DECRETO EJECUTIVO No. 1060

ANEXO 4**MAQUINARIA PORTUARIA****FIGURA 3.5 REACH STACKER****FIGURA 3.6 TOP LOADER**



FIGURA 3.7 VARIOS MONTACARGAS



FIGURA 3.8 GRUA RGT



FIGURA 3.9 GRUA DE PORTICO