



editorial
UTEG

La hora de exportar con herramientas inteligentes

Ma. Claudia Rivas
Carlos Vera

Libro resultado de investigaciones evaluado por pares académicos

Ing. Mara Cabanilla Guerra, PhD.
Rectora

Econ. Galo Cabanilla Guerra, PhD.
Canciller

Econ. Mercedes Conforme Salazar, PhD.
Vicerrectora académica

Ing. Diego Aguirre, MSc.
Decano de Grado

Econ. Karina Alvarado Quito, MSc.
Decano de Posgrado e Investigación

Dr. Xavier Landívar
Decano Ciencias de la Salud

Arq. José Bohórquez, PhD.
Secretario General

Luis Carlos Mussó
Editor
Ricardo Espinosa
Diseño

Libro revisado por pares

© Editorial UTEG
Primera edición, diciembre de 2022
© Del autor
ISBN 978-9942-614-10-0
Ecuador

La hora de exportar con herramientas inteligentes

Carlos Vera / María Claudia Rivas

Contenido

6

Propuesta de mejoramiento de servicios de carga comercial en el Puerto de Guayaquil, año 2020-2021

Patricia Elizabeth Bohórquez España / María Claudia Rivas

18

Factores que inciden en la concesión del puerto marítimo de Esmeraldas, Ecuador

Tatiana Mishell Cabascango Gonza / María Claudia Rivas

31

Análisis de la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021

María José Moreira / Carlos Vera

44

La evolución de las exportaciones de camarón hacia el mercado de china en el período 2017-2021

Julio Steven Banchón Zavala / María Claudia Rivas

57

Análisis y propuesta dirección de recursos para crecer en el movimiento de carga puerto Esmeraldas

Thalía Alejandra Villavicencio Miranda / María Claudia Rivas

68

Ánalysis de medidas contra tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil, período 2019 – 2021

Tiffany Aylín Medina Sánchez / María Claudia Rivas

Propuesta de mejoramiento de servicios de carga comercial en el Puerto de Guayaquil, año 2020-2021

Patricia Elizabeth Bohórquez España / patriciabohorqueze@gmail.com

María Claudia Rivas / coordinadorgradoonline05@uteg.edu.ec

Resumen

Este artículo tuvo como objetivo fundamental realizar una propuesta de mejoramiento de servicios de carga comercial en el Puerto de Guayaquil. Con un diseño no experimental transversal, de enfoque cuantitativo y método deductivo, se optó por la técnica de encuesta realizada a los trabajadores, se encontró que el puerto no posee la ubicación adecuada para el desarrollo de los servicios de carga comercial, porque las instalaciones e infraestructura para buques como para carga no son suficientes y/o adecuadas. Como resultado de las encuestas realizadas el 33% afirmaron que la infraestructura debe mejorarse, así mismo el 57% se consideró que el proceso interno de la logística es regular, igualmente el 60% aseguró que la ubicación del Puerto no es adecuada, por lo cual las estrategias propuestas estuvieron enmarcadas hacia la mejora de la infraestructura y de los procesos logísticos.

Palabras Clave: Mejora, Infraestructura, Logística, Puerto de Guayaquil.

Introducción

El Puerto Marítimo de Guayaquil es una de los principales puertos que tiene el Ecuador, por lo cual es imperativo identificar los factores que afectan a los servicios de carga comercial. En este sentido, se ha detectado que existe la ausencia de muelles disponibles, lo cual genera aumento en los tiempos de espera que representa un costo adicional importante. Otro aspecto encontrado, fue errores de controles e inspecciones obligatorias lo cual con lleva a problemas como robo y tráfico de drogas.

Se puede establecer que hay deficiencias en el sistema de control y planificación del área operativa, además, de su proceso administrativo es lento, donde sin lugar a duda repercuten otras áreas dando como resultados pérdidas económicas.

Debido a todos estos inconvenientes del puerto de Guayaquil, es necesario proponer mejoras en los servicios para que los buques de carga de gran calado atraquen sin ningún inconveniente, trayendo consigo carga comercial en gran volumen y costos altamente representativos, de tal forma que favorezca al puerto y crezca cada vez más, y así aumentar beneficios monetarios. Por lo tanto, se planteó la siguiente interrogante: ¿De qué manera la propuesta de mejoramiento de los servicios a cargas comerciales beneficiará al puerto de Guayaquil?

OBJETIVOS

Objetivo General

Desarrollar una propuesta de mejora en los servicios de carga comerciales en el Puerto de Guayaquil, con el fin optimizar los procesos portuarios, periodo 2020-2021.

Objetivos Específicos

- Identificar los fundamentos teóricos relacionados con la mejora de gestión de procesos.
- Diagnosticar las principales actividades ejecutadas por las distintas áreas del puerto.
- Proponer estrategias para el control y calidad de los servicios de carga comerciales.

Marco teórico

De acuerdo con la investigación realizada por Vallejo (2015) el puerto de Manta hoy en día es el primer puerto turístico y pesquero del Ecuador, sin embargo, no cuenta con el equipamiento o la infraestructura para recibir navíos de gran calado, pese a tener una ubicación estratégica. El principal propósito fue elaborar una propuesta de mejoramiento de los servicios de carga comercial en el puerto de Manta 2015. La metodología que se empleó fue un estudio descriptivo de tipo documental mediante el método inductivo y deductivo. La población fue de 328 usuarios entre exportadores e importadores, los autores trabajaron con una muestra de 89 personas, utilizando la encuesta como técnica de recolección de información. Resultados: posee dos muelles que suman 80 metros capaces de recibir hasta 4 embarcaciones, un muelle marginal, 119.012m² de área para almacenamiento, además de contar con 17 agencias navieras importadoras y 12 agencias exportadoras el 20% de las empresas pertenecen al sector de servicios, seguido del 19% al sector industrial, el 54% de los envíos y recepción de mercancía se realiza a través del puerto de Guayaquil, la principal fortaleza del puerto de Manta es la infraestructura, el 24% de la carga se envía a EEUU.

Por otra parte, en el trabajo realizado por Gonzales (2018) se efectuó un diagnóstico de la situación inicial de la empresa para corroborar la problemática mediante entrevista al personal, gracias a la aplicación de la herramienta de diagrama de Lean Manufacturing y Seis Sigma este diagnóstico se realizó al área de operaciones y administración. Posteriormente, se realizó la propuesta de mejora apoyada en la metodología 5s, del cual se logró realizar el 60% que fueron las primeras fases y las dos últimas en propuestas.

Mejora de procesos

La gestión de procesos requiere constantemente eficiencia en todos sus procesos productivos, evalúa y por tanto implementa medidas que contribuyan a este objetivo. La gestión de procesos es el control y mejora continua de los procesos productivos de una empresa. Cuando hablamos de gestión de procesos, nos referimos directamente a los procesos de producción. Por otra parte, la gestión de procesos proporciona una visión y herramientas que se pueden utilizar para mejorar

y rediseñar el flujo de trabajo para hacerlo más eficiente y adaptado a las necesidades del cliente (Lopez E. , 2018).

En los últimos años, la mejora de procesos se ha convertido en una de las máximas prioridades de las empresas. La consolidación de nuevas tecnologías, la necesidad de reducir costos y las nuevas formas de trabajar fueron los principales catalizadores de la necesidad de mejorar la eficiencia de los procesos comerciales (Pozo, 2018).

Optimización de procesos portuarios

La gestión portuaria es una posición necesaria para mantener los puertos organizados y monitoreados y en funcionamiento. Muchos tipos de interacciones comerciales tienen lugar en puertos activos que generalmente requieren un equipo de trabajadores portuarios empleados para garantizar que todas las transacciones se lleven a cabo sin problemas. (Zhang & Zhu, 2019).

Los puertos suelen albergar carga, barcos, locales alquilados, almacenes y cobertizos de carga. Hay varias funciones de gestión portuaria que incluyen la supervisión de todos los componentes comerciales y técnicos de la industria naviera. Este negocio es muy competitivo y el número de empleados depende regularmente de la ubicación, el tamaño y el acceso del puerto (Vieira & Fialho, 2020). Puesto que, los logros del estudio pueden incluir métodos cuantitativos y análisis de mercado, logística marítima, planificación y precios portuarios, así como derecho comercial (Vicuña J. , 2018).

Sistema Aduanero y Normativa Ecuatoriana

Cualquier mercancía destinada a un régimen aduanero deberá ser objeto de una declaración de mercancías en el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. La declaración en aduana de las mercancías será realizada por el propio declarante o por su representante legal. En este caso, el declarante y su representante legal responderán solidariamente ante una autoridad aduanera de la obligación aduanera resultante del cierre de la aceptación de la Declaración Comercial Aduanera, además de la veracidad de la información facilitada en la declaración.

Se debe dar fiel cumplimiento de los Requisitos previos acordes con la naturaleza de la mercancía y para el pago de derechos de aduana y aranceles aplicables. La declaración de aduana podrá realizarse en papel o por medios electrónicos. La Declaración Aduanera puede ser anticipada, junto con o después de la presentación de las mercancías a la aduana. Las mercancías deben contener la información necesaria para su identificación, así como la integridad de los datos y los requisitos del acuerdo con el régimen aduanero solicitado. La declaración aduanera de la mercancía, una vez aceptada por la autoridad aduanera, tendrá carácter definitivo, sin perjuicio de las excepciones previstas en las legislaciones nacionales de los países miembros (González Aguirre & Del Villar, 2021).

Para las exportaciones, la Declaración Aduanera podrá presentarse hasta 24 horas antes del ingreso de las mercancías a zona primaria, debiendo presentar los documentos de acompañamiento, de soporte y correcciones a la declaración hasta 30 días posteriores al embarque de las mercancías. En este sentido, el proceso para la declaración aduanera consiste en el registro como operador de comercio exterior, en el Ecuapass, después se adjuntan documentos de soporte para las mercaderías, se debe también detallar que el destino de exportación no sea de un paraíso fiscal y adjuntar la factura comercial.

Procesos Logísticos de Carga y Descarga Aduanal

El transporte de carga está relacionado con la exportación. Para facilitar este proceso, el exportador o transitario debe presentar la mercancía antes del embarque y posterior despacho aduanero. Existen 4 tipos de carga principales manejadas en la zona portuaria: Carga perecedera, Carga general, Carga Líquida y Carga Frágil. A su vez, la descarga de mercancías está relacionada con la importación. La carga suele ser descargada en las principales áreas y horarios señalados por la autoridad competente. Sin embargo, si por la cantidad, volumen o naturaleza de la carga se requiere descargar, el supervisor deberá autorizar la descarga fuera del lugar permitido.

Los casos en que las mercancías sean descargadas en lugares inhabilitados son: Cuando se trate de mercancía considerada como peligrosa. Cuando se trate de cargas especiales o cargas al granel. Por catástrofes o desastres naturales. Otras que atenten con la integridad de las mercancías.

Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de Depósito Temporal en los casos que establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, o al correspondiente operador portuario o aeroportuario (Código Orgánico de la Producción, pág. Art. 134).

Principales procesos portuarios y aduaneros en el Ecuador

Para cumplir con sus funciones, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) cuenta con una estructura organizada a través de procesos integrados en los distritos. Los procesos se ordenan según la función del aporte o valor agregado al cumplimiento del mandato institucional. Los procesos rectores orientan la gestión institucional mediante la formulación y emisión de lineamientos, normas, procedimientos e instrumentos que habilitan el funcionamiento de la organización. Procesos que crean valor agregado con el fin de generar, administrar y controlar productos y servicios. Los procesos de soporte están orientados a generar productos y servicios de soporte y apoyo logístico con el fin de generar el portafolio de productos institucionales requeridos por los procesos estatales, compuestos de valor y para ellos con el fin de posibilitar la gestión institucional (Rivera, 2018).

Marco legal de la gestión portuaria en Ecuador

El Marco Legal Portuario del Ecuador y su realidad frente a los desafíos de la modernización de los puertos públicos del Ecuador, es uno de los aportes más importantes que brinda un análisis objetivo y analítico de lo que ha sido la actividad portuaria del Ecuador. El autor tiene un recorrido histórico por los puertos del Ecuador, realizando un análisis minucioso de la situación portuaria y su desafío que enfrenta el mundo internacionalizado en el que vivimos, un escenario en el que el comercio internacional es cada vez más intenso, extenso y gravitacional en la economía. Su análisis constituye un legado fundamental para que Ecuador implemente la legislación en materia portuaria que apunta y protege su desarrollo (Holguin, 2017).

Desde una perspectiva sistemática, una terminal de contenedores puede verse como un sistema complejo que contiene varias entidades físicas, condiciones financieras y condiciones operativas. Por lo tanto, los gerentes necesitan sistemas de gestión y control que apoyen la toma de decisiones y, así, determinen las estrategias operativas adecuadas para la operación de la terminal (Ramon, 2018).

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Autoridad Portuaria

Organismo público dependiente del Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, que se encarga, entre otras cosas, de la prestación de los servicios generales y de la gestión y control de los servicios portuarios para asegurar que operen en óptimas condiciones en cuanto a eficacia, economía, productividad y seguridad (Proaño, 2020).

Abordar

En su sentido más simple, se refiere a la acción de acercar un avestruz a otro, especialmente con la intención de combatirlo. Sin embargo, para acercarse en un sentido más amplio y también para provocar otro ramo, choque o contacto con él, solo en un sentido militar. Clasificado como ataque, en la mayoría de los contextos se refiere a la ingestión del ramo por personas que no son miembros de la tripulación (Patiño, 2019).

Almacenamiento

El almacenamiento se refiere a la tarea de colocar ciertos objetos, información, en un espacio determinado. Un uso muy común del término “almacenar” se refiere a bienes. Por ejemplo, una tienda cuyo inventario se mantiene en un almacén que destaca los artículos a medida que se venden (Maldonado, 2020).

Barco

El barco es el vehículo que es cóncavo por su forma y con los bordes más estrechos desde el centro y por el material (madera, hormigón, metal, etc.) del que está hecho (Luzon, 2018).

Carga internacional

El concepto de carga internacional es muy amplio, pero se entiende por carga aquellos bienes, productos, bienes o materiales que se transportan de un país a otro por vía aérea, marítima o terrestre (Tubay, 2017).

Contenedor

Para contenedores como un elemento de transporte o una caja de mercancías, consistente en un contenedor especialmente diseñado para el transporte de mercancías, como unidad de mercancías, en cualquier tipo de transporte con resistencia suficiente para un uso repetido y para su llenado o vaciado con facilidad y seguridad. , ofrecen accesorios que permiten un manejo rápido y seguro durante la carga, descarga y transbordo, identificables de manera indeleble y claramente visibles de acuerdo con los estándares internacionales (Sultan, Ahmad, & Dimitriou, 2019).

Depósito Aduanero

Un depósito aduanero es un depósito donde los productos importados pueden protegerse sin pagar los impuestos correspondientes. (Benalcazar, 2016).

Inspectores de aduana

Los inspectores de aduanas son responsables de cumplir con las normas que rigen el comercio de mercancías, con el objetivo de continuar el comercio legítimo de mercancías sin escapatorias innecesarias, así como prevenir el comercio ilegal de objetos de contrabando. (Leon, 2020).

Línea Naviera

Las Líneas Navieras en las Compañías propietarias de unidades de transporte marítimo (barcos) y transitando rutas marítimas mundiales. Este sector está conformado por una creciente concentración del comercio internacional (Carrera, 2018).

Muelle

La palabra Muelle puede referirse a estructuras que normalmente se ubican en las orillas de una playa y cuya función es servir como una especie de superficie sobre la cual una tripulación puede comenzar a cargar o descargar un barco (Bohorquez, 2018).

Operador Portuario

Es la empresa que brinda servicios en los puertos que están directamente conectados a la unidad portuaria, historias como carga y descarga, almacenamiento, práctica, remolque, estilismo y desestiba, manejo de tierra o puerto de carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usuarios (Galarza, 2017).

Marco Metodológico

Para el desarrollo de este trabajo se utilizó el diseño no experimental transversal, debido a que se recopiló los datos durante un establecido tiempo sin interferir en el medio en el que se desarrolla la investigación. La investigación es de enfoque cuantitativo porque es medible debido a que se usa indicadores de gestión y se utilizan datos para analizar la problemática que en este caso se enfoca en el área de transporte. El alcance del presente trabajo fué descriptivo porque se describe como se debe mejorar los servicios de carga comerciales en el puerto de Guayaquil (Sampieri, 2017).

Para fines de este estudio se ocupó el método deductivo ya que se tomó como referencia algunas deducciones realizadas con anterioridad, pero en este caso investigó la verdad sobre los requerimientos que necesita el Puerto de Guayaquil y se dio una propuesta de mejoramiento del mismo. Se optó la técnica de la encuesta hecha a 30 trabajadores del puerto de Guayaquil, el cuestionario contará con 9 preguntas de acuerdo a las variables de estudio (Sampieri, 2017).

Resultados

A continuación, se muestran los resultados obtenidos para la encuesta realizada.

Tabla 1. Resultados de la Encuesta

1. ¿El puerto de Guayaquil tiene planes para la organización de la logística?	Indicador	Absoluta	Relativa
	Si	7	23%
	No	8	27%
	Tal vez	15	50%
	TOTAL	30	100%
2. Con un solo término especifique qué le hace falta al puerto de Guayaquil para mejorar sus servicios en general (ejemplos: maquinaria, equipos, grúas (cuál), etc.	Indicador	Absoluta	Relativa
	Maquinaria	1	3%
	Equipos	6	20%
	Publicidad	4	13%
	Servicios	5	17%
	Infraestructura	10	33%
	Oferta	3	10%
	Otros	1	3%
	TOTAL	30	100%
3. Dentro del proceso, ¿Cómo asigna el proceso interno de la logística?	Indicador	Absoluta	Relativa
	Muy bueno	2	7%
	Bueno	3	10%
	Regular	17	57%
	Mala	5	17%
	Muy Mala	3	10%
	TOTAL	30	100%
4. ¿Existe una administración eficiente para los procesos logísticos?	Indicador	Absoluta	Relativa
	Si	5	17%
	No	7	23%
	Tal vez	18	60%
	TOTAL	30	100%
5. ¿Considera usted que existen procesos que no son eficientes en el puerto?	Indicador	Absoluta	Relativa
	Si	19	63%
	No	5	17%
	Tal vez	6	20%
	TOTAL	30	100%
6. ¿Cuál considera que es la principal fortaleza que dispone el puerto de Guayaquil?	Indicador	Absoluta	Relativa
	La calidad de los servicios	12	40%
	La infraestructura	7	23%
	La accesibilidad de caminos	7	23%
	Los precios de los servicios	2	7%
	Las navieras que ingresan o salen del puerto	2	7%
	TOTAL	30	100%

	Indicador	Absoluta	Relativa
z7. ¿Si tuviera la oportunidad de recomendar una mejora para el puerto de Guayaquil en cuál de las siguientes variables la ubicaría?	El desarrollo de su zona industrial	11	37%
	Las navieras que ingresan o salen del puerto	8	27%
	La cercanía del puerto a la empresa	7	23%
	Los precios de los servicios	2	7%
	La infraestructura	2	7%
	TOTAL	30	100%

8. ¿Cree usted que las instalaciones e infraestructura tanto para buques como para la carga es la suficiente y adecuada?

Indicador	Absoluta	Relativa
Si	11	37%
No	19	63%
TOTAL	30	100%

9. ¿Para usted la ubicación del puerto de Guayaquil, es la adecuada para el desarrollo de los servicios a cargas comerciales?

Indicador	Absoluta	Relativa
Si	12	40%
No	18	60%
TOTAL	30	100%

Conclusiones

Se identificaron los principales fundamentos teóricos relacionados con la mejora de gestión de procesos el cual consiste en el control y mejora continua de los procesos productivos de una empresa. Adicionalmente, este concepto se tomó en cuenta para enfocarlo en la parte aduanera, para ello se consultó en la bibliografía aspectos como la optimización de procesos portuarios, sistema aduanero y normativa ecuatoriana, con el fin de poder dar cumplimiento al objetivo de estudio de forma eficiente.

Se realizó una encuesta a los trabajadores del puerto de Guayaquil, con el fin de diagnosticar sus principales actividades y la mayoría de ellos opinaron que las instalaciones e infraestructura tanto para buques como para la carga no son suficientes y/o adecuadas. Finalmente, la mayoría opina que tal vez exista una gestión de administración adecuada, ya que hay procesos que no están siendo lo suficientemente eficientes en la logística del puerto.

De acuerdo con lo investigado para este artículo académico se puede concluir que la propuesta de mejora en los servicios de carga comerciales en el Puerto de Guayaquil, viene dada por la optimización y desarrollo de la zona industrial del mismo, ya que las instalaciones e infraestructura tanto para buques como para la carga un 63% opina que no son suficientes y/o adecuadas. De esta manera, se optimizarían los procesos portuarios, periodo 2020-2021.

Además, se identificaron las estrategias a partir del análisis de los factores internos y externos del Puerto Marítimo de Guayaquil, las cuales estuvieron direccionadas con la mejora de gestión de procesos logísticos, operacionales y en el desarrollo de una infraestructura adecuada para el buen manejo de las cargas comerciales.

Bibliografía

- Argüelo, E., & Quesada, C. (2015). Implementación del Cuadro de Mando Integral en pequeñas empresas: una revisión de literatura. Obtenido de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/economicas/article/view/22227/23750>
- Avilés, G., & Allison, Q. (2016). Análisis de las condiciones para la explotación de los servicios portuarios en puerto de Guayaquil y su relación con la satisfacción del usuario. Guayaquil: Repositorio Universidad de Guayaquil.
- Balza, V., & Cardona, D. (2020). La relación entre logística, cadena de suministro y competitividad: una revisión de literatura. *Revista Espacios*, 41(19), 179-196.
- Barco, L. (2013). Propuesta de mejoramiento en el Proceso de Atención a Solicitudes y Reclamos de los clientes en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Obtenido de Repositorio Universidad del Valle Sede Pacífico: <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/10826/CB-0503574.pdf;jsessionid=77F82048EF969AB92AF4DD8F52FFF7FC?sequence=1>
- Benalcazar, P. (2016). Caso Álex Alberto Albuja Vinuesa en contra del Director General del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (Senae). Resolución de Revisión N° 066-ADHN-DPE-2016.
- Bohorquez, C. (2018). Divergencia en la clasificación arancelaria entre SENA, agentes de aduana e importadores del Ecuador (Master's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas).
- Calomarde, J. (2018). Marketing ecológico (No. 333.7 C3). Madrid: Pirámide.
- Carrera, O. (2018). Programa educativo al usuario externo por parte del SENA para fomentar la cultura tributaria en el distrito aduanero de Huaquillas (Master's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas).
- Castillo, F. (2012). El Concepto de Estrategia. Obtenido de Asociación de Egresados y Graduados de la Pontificia Universidad Católica del Perú: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/freddycastillo/2012/03/14/el-concepto-de-estrategia/>
- Castro, C. (2019). Marketing relacional. Esic editorial.
- Castro, O., Soler, E., Umaña, R., & Yepes, C. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Univesidad & Empresa Bogotá*, 19(32), 87-106.
- David, F. (2013). Conceptos de Planificación Estratégica. (D. Edición, Ed.) Obtenido de <https://issuu.com/giaagu/docs/conceptos-de-administracion-estrategica>
- Esteve, J., & Rio, M. (2021). Análisis de la centralidad portuaria y los flujos de navegación inter-portuaria del mercado europeo de cruceros. *Revista de las Ciencias Sociales*, 80-96.
- Fundación Valenciaport . (2021). Mejora de Procesos. Obtenido de Fundación Valenciaport : <https://www.fundacion.valenciaport.com/proyectos/logistica-portuaria/mejora-de-procesos/?reload=161020>
- Galarza, D. (2017). Análisis de las importaciones al amparo de regímenes especiales en la Dirección Distrital De Esmeraldas del SENA durante el período 2013–2016 (Doctoral dissertation, Ecuador PUCESE-Escuela de Comercio Exterior).
- González Aguirre, J., & Del Villar, A. (2021). Administrative Costs and Tariff Rates in the Presence of Customs Evasion: Evidence from Ecuador. *Economies*, 9(1), 21. *Economies*, 9(1), 21.

- Gonzalez, M. (2021). Marketing en el siglo XXI (p. 23). Centro de Estudios Financieros.
- González, P. (2018). Propuesta de mejora la gestión en los procesos de operación y administración para la empresa portuaria Puerto Montt. Chile.
- González, P. (2018). Propuesta de mejora a la gestión en los procesos de operación y administración, para la Empresa Portuaria Puerto Montt, a través de la metodología Lean Manufacturing y Seis Sigma. Obtenido de Universidad Austral de Chile: <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2018/bpmg643p/doc/bpmg643p.pdf>
- Holguin, M. (2017). Fundamentos de marketing. Ecoe ediciones.
- ICEX. (2018). Infraestructura portuaria. Obtenido de ICEX España Exportación e Inversiones: <https://www.icex.es/icex/GetDocumento?dDocName=DOC2018794499&urlNoAcceso=/icex/es/>
- Jiménez, M. (2020). Propuesta de mejoramiento de la empresa Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. – TCBuen S.A. con base en el acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio (capítulo 7 TLC con Chile). Obtenido de Repositorio Universidad Santiago de Cali: <https://repository.usc.edu.co/bitstream/handle/20.500.12421/3484/PROPUESTA%20DE%20MEJORAMIENTO.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- LaNota.com. (2017). Ranking 2016 líderes seguridad y vigilancia de Colombia. Obtenido de RANKING DIGITAL DE MERCADOS DE COLOMBIA: <https://lanota.com/index.php/CONFIDENCIAS/Ranking-2016-lideres-seguridad-y-vigilancia-de-Colombia.html>
- Leon, C. (2020). La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana–aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN en la zona fronteriza (Doctoral dissertation, Universidad Politécnica Estatal del Ca.
- Lopez, E. (2018). La esencia del marketing.
- Lopez, F. (2017). Del marketing transaccional al marketing relacional. *Entramado*, 5(1), 6-17.
- Lucenti, K., & Mendez, J. (2019). Cómo lograr puertos más eficientes. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/eficientes-puertos/>
- Luzon, A. (2018). Evaluación del sistema contra incendio de bodega de mercancías retenidas y abandonadas del SENA (Doctoral dissertation, Universidad de Guayaquil. Facultad de Ingeniería Industrial. Carrera de Ingeniería Industrial.).
- Maldonado, J. (2020). propuesta tecnológica de un sistema de información para el intercambio de declaraciones entre un operador de comercio Exterior y el Senae (Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de.
- Molavi, A., Lim, G. J., & Race, B. (2020). A framework for building a smart port and smart port index. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(9), 686-700.
- MTOP. (2017). MTOP define mejoras para el sector portuario nacional. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador: <https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-define-mejoras-para-el-sector-portuario-nacional/>
- Nuela, S., & Larrea, Á. (2018). Reducción de costos de mantenimiento mediante la aplicación de la ingeniería de la fiabilidad a los montacargas de pasillos estrechos en una empresa de servicios en el Puerto Marítimo de Guayaquil. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1-13.
- Pacheco, G. (2014). Estructuración de una guía metodológica para la inspección, diagnóstico y mantenimiento de los muelles de puertos a partir del caso muelles del puerto de Guayaquil. Obtenido de Repositorio Universidad Católica de Santiago de Guayaquil: <http://201.159.223.180/>

handle/3317/482

Patiño, O. (2019). Inaplicabilidad de las condiciones para transmitir declaraciones aduaneras en el sistema informático ECUAPASS establecidas mediante resolución SENAE-SENAE-2019-0032-RE.

Pozo, C. (2018). Plan de marketing digital.

Proaño, A. (2020). Análisis del sistema senae tracking y su relación con los operadores de comercio exterior (importadores) (Bachelor's thesis, UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS).

Puerto de Guayaquil. (2021). Ejes Estratégicos. Obtenido de Puerto de Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/ejes-estrategicos/>

Puerto de Guayaquil. (2021). Plan Estratégico Institucional 2019-2021. Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/04/plan_estrategico_institucional_apg_2019-2021.pdf

Quintero, M., Almanza, K., & Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales*, 250-271.

Ramon, E. (2018). Comunicación integrada de marketing. ESIC editorial.

Rivera, J. (2018). Dirección de marketing: fundamentos y aplicaciones. J. Rivera Camino, & M. d. López-Rua, Dirección de marketing Fundamentos y aplicaciones.

Rogrigue, A. (2019). Estandarización de proceso para optimizar salidas de carga en los principales depósitos marítimos de Guayaquil (Doctoral dissertation).

Sampieri, R. (2017). Metodología de la investigacion . McGrawHill.

Sierra, S., & Ángel, B. (2018). Factores que influyen en los sistemas logísticos de las empresas. *Revista Ingeniería Industrial UPB*, 89-98.

Smith, E. (2018). El impacto de la estrategia de calidad en el desempeño de la organización. *Revista de Ciencias Estratégicas*, 24(35), 15-31.

Stanton, J. (2019). Fundamentos de marketing.

Sultan, S., Ahmad, I., & Dimitriou, T. (2019). Container security: Issues, challenges, and the road ahead. *IEEE Access*, 7, 52976-52996.

Talaya, E. (2018). Principios de marketing. Esic Editorial.

Tovar, A. (2015). Caracterización de los procesos y procedimientos de exportación en los terminales Marítimos de Buenaventura. Obtenido de Repositorio Universidad ICESI: https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/66834/1/caracterizacion_procesos_procedimientos.pdf

Transcribe. (2018). Estudio del sector servicio de vigilancia . Obtenido de <http://www.transcribe.gov.co/documentos/Licitaciones%202018/TC-LPN-001-18/2.%20ESTUDIO%20DEL%20SEC-TOR%20SERVICIO%20VIGILANCIA.pdf>

Tubay, J. (2017). Actualizaciã “N De Procesos Para El Trámite De Declaraciones Aduaneras Anticipadas En El Distrito Guayaquil Marã Timo Senae. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, (2016_09).

Vallejos, V. (2015). Propuesta de mejoramiento de los servicios de carga comerciales en el puerto

de Manta . Quito.

Vela, C. (2018). Fundamentos de marketing. Universidad Pontificia Comillas.

Vicuña, J. (2018). El Plan de Marketing en la Practica (12e. Esic Editorial.

Vicuña, M. (2018). El plan de marketing digital en la práctica. Esic editorial.

Vieira, J., & Fialho, G. O. (2020). PORT MANAGEMENT MODERNIZATION AND INTEGRATED OPERATIONAL PLANNING/MODERNIZACAO DA GESTAO PORTUARIA E PLANEJAMENTO OPERACIONAL INTEGRADO/MODERNIZACION DE LA GESTION PORTUARIA Y LA PLANIFICACION OPERATIVA INTEGRADA. Revista Eletronica de Estrategia e Negocios, 13(S2), 196-225.

Zhang, Q., & Zhu, B. (2019). Design of the Information Management System of the Public Logistics in the Port of the Collection and Transportation Environment. Journal of Coastal Research, 93(SI), 1034-1040.

Factores que inciden en la concesión del puerto marítimo de Esmeraldas, Ecuador

Tatiana Mishell Cabascango Gonza / cabascangog@gmail.com

María Claudia Rivas / coordinadorgradoonline05@uteg.edu.ec

Resumen

Los puertos marítimos son inversiones importantes que permiten el ingreso y salida de cargas a un país. El objetivo de esta investigación fue determinar los factores que inciden en la concesión del puerto marítimo de Esmeraldas. La metodología empleada fue de tipo descriptiva con enfoque cualitativo, utilizando como técnicas la revisión documental y la entrevista, y como instrumento de recolección de datos, la guía de entrevista, para obtener información sobre la situación del puerto marítimo de Esmeraldas, las potencialidades y limitaciones que posee y, los factores que inciden en la concesión de éste. Los resultados arrojaron que la operatividad del puerto ha disminuido, posee características atractivas para las empresas en comparación con otros puertos, sin embargo, enfrenta limitaciones que no posibilita que la operatividad incremente. Como conclusión, se obtuvo que los factores que inciden en la concesión del puerto de Esmeraldas obedecen más a factores externos que las autoridades del puerto no pueden gestionar que a internos.

Palabras clave: Puertos y Concepción

Introducción

Los puertos son nodos de conexión física que forman parte de la red de las actividades y transporte marítima. Estos permiten la transferencia de bienes desde y hacia otras localidades o países. Entre las actividades de los puertos se encuentran el recibir, embarcar, desembarcar, almacenar y entregar productos a operadores de comercio exterior (Torres, 2018). Los puertos son importantes porque hacen posible la conexión entre las zonas terrestres y marítimas, permiten el ingreso y salida de mercancías del territorio nacional.

A través de los puertos se movilizan volúmenes grandes de mercadería, lo que los convierte en ejes trascendentales en los intercambios económicos mundiales (Rodríguez, García, & Jaramillo, 2018). Según la infraestructura y funcionamiento eficiente de los puertos, ha permitido el incremento de los flujos de las importaciones y exportaciones (López & Huerta, 2019).

Para que los puertos funcionen de manera competitiva, requieren de infraestructura necesaria, equipos y maquinarias. Sin embargo, el estado, que es el encargado de los puertos en los países, no logra realizar las inversiones necesarias, por lo cual, los puertos no pueden funcionar de manera eficiente y eficaz. Las inversiones tienen costos elevados que los gobiernos no pueden asignar para atender sus necesidades, por lo cual, la concesión de los puertos a la empresa privada permite que la adjudicación del proyecto de concesión destine los recursos necesarios para mejorar la operatividad del puerto.

Las concesiones permiten a los gobiernos atender las necesidades del sector público a través de proyectos llevados a cabo por las empresas privadas encargadas de administrar los bienes

públicos adjudicados. En este sentido, Loo (2019) señala que los contratos de concesión no solo tienen como fin la construcción y explotación de los bienes inmuebles, sino también pueden incluir “la provisión de equipamiento y la prestación de servicios asociados a la naturaleza del inmueble que se ha construido”.

En Ecuador, los puertos marítimos constituyen ejes importantes para la economía nacional, debido a que a través de estos se movilizan mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero nacional, permitiendo el desarrollo del comercio y la economía, por lo cual, las actividades que se realizan en los puertos deben optimizar recursos con la finalidad de garantizar la operatividad de estos.

En Ecuador existen 5 puertos marítimos, el Puerto de Guayaquil, Puerto de Manta, Puerto de Esmeraldas, Puerto de Puerto Bolívar y Puerto de Posorja, de los cuales, el Puerto de Esmeraldas es el único puerto que no está concesionado. El puerto de Esmeraldas es un puerto comercial multipropósito que se encuentra ubicado en el noroccidente del país. Por su ubicación geográfica, es el puerto ecuatoriano más cercano al canal de Panamá, lo que convierte a este puerto en uno de los más atractivos para las compañías navieras, además de su ubicación cercana y acceso terrestre a ciudades que constituyen ejes importantes para el comercio del país como Quito, Santo Domingo e Ibarra (Cámara Marítima del Ecuador, s.f.).

Este puerto constituye con un rol fundamental en el desarrollo social, comercial y económico de la ciudad y provincia de Esmeraldas y del Ecuador (Vergara & Herrera Yulien, 2021). Sin embargo, de acuerdo con la Revista Ekos (2021), su operación portuaria está trabajando solo al 30%, por lo cual, el puerto ha sido declarado calamidad pública. En este sentido es menester plantear la interrogante siguiente: ¿Cuáles son los factores que inciden en la concesión del Puerto marítimo de Esmeraldas? El objetivo general de esta investigación fue determinar los factores que inciden en la concesión del Puerto marítimo de Esmeraldas, para lo cual, se establecen los objetivos específicos:

- Definir las características del puerto de Esmeraldas
- Diagnosticar la situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante el período de 2015 a 2020
- Describir las potencialidades y desventajas del puerto marítimo de Esmeraldas para la determinación de los factores que inciden para su concesión

MARCO TEÓRICO

Puerto Marítimo

Las actividades comerciales que se realizan a través del transporte marítimo constituyen un eje importante en el desarrollo económico mundial. De acuerdo con Valenzuela, Giner, y Ripoll, (2019), el transporte marítimo es la columna vertebral de la globalización, puesto que más del 80% del comercio mundial se realiza por este medio. Los puertos marítimos permiten el ingreso y salida de buques por los cuales se transportan mercancías que llegan a las ciudades y países desde distintas partes del mundo, así mismo, en los puertos se realizan actividades de carga, descarga y almacenamiento de estas mercancías.

Los puertos marítimos, en los que las actividades portuarias se realizan en condiciones apropiadas, han permitido el crecimiento y desarrollo de las ciudades donde se han asentado (Rúa, 2006; Bobadilla & Venegas, 2018). De igual manera, Esteban, Zárate y Graña (2015) señalan que además del desarrollo de ciudades y países, los puertos se convierten en promotores del crecimiento de las ciudades donde están situados y cada vez más forman parte de las cadenas de producción, transporte y distribución de las mercancías que arriban o salen en como resultado del comercio internacional.

Entre las funciones de los puertos, como carga y descarga de mercancías de los buques, también se realizan la manipulación, depósito y almacenamiento; pero también permiten que las autoridades de la administración pública, como aduanas, sanidad, entre otras, puedan llevar a cabo las actividades de inspección y control de estas. En los puertos se prestan servicios generales y básicos (Manual de Comercio Exterior, 2018). Los servicios generales son las actividades comunes que brinda la Autoridad Portuaria competente y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud; pudiendo ser prestados directamente o a través de terceros. Entre los servicios generales se encuentran: Orden, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre, señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave al puerto, vigilancia y seguridad, dragado de las áreas comunes, lo cual permite que recalen naves de mayor número de contenedores, limpieza, prevención y control de emergencias, contra incendios en naves a flote.

Mientras que los servicios básicos son considerados como aquellas actividades comerciales desarrolladas en los recintos portuarios que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Estos son:

Servicios técnico-náuticos:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre y desamarre de naves
- Buceo
- Servicios al pasaje:
- Transporte de personas
- Servicios de manipulación y transporte de mercancías:
- Embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercancías
- Almacenamiento
- Avituallamiento
- Abastecimiento de combustible
- Servicios de residuos generados por naves: Recolección de residuos

Concesión

La concesión o contratos de concesión son contratos a través de los cuales se otorgan los derechos de uso o explotación de bienes o servicios de dominio público a una empresa privada duran-

te un tiempo determinado. Según Suasnavas (2007), las concesiones son entendidas como un negocio donde el proceso administrativo y jurídico se da con el fin de prestar un servicio público y cumplir con el objetivo principal de satisfacer la necesidad colectiva. Esta actividad tiene implicación diversos campos de la actividad humana como son: transporte de carretera, transporte por trenes, servicios portuarios y aeroportuarios, el mantenimiento y gestión de las carreteras, gestión de residuos, producción de fuente de energía, parques nacionales, entre otras actividades consideradas estratégicas para el estado. Así, la concesión como señala Bielsa (s.f.)

Es aquel contrato administrativo a través del cual, el Estado, los gobiernos seccionales, o las entidades de derecho público, por medio de la potestad que les otorga la ley, delegan parte de su autoridad para que un particular, persona natural o jurídica, administre un servicio por un tiempo determinado ejecute una obra pública, a cambio de recibir como pago las tasas de cobro que los particulares deben cancelar por la utilización del servicio que se ha concesionado.

En este apartado se denota al proceso de concesión como el acto de “delegar”, con el primordial objetivo de lograr maximizar los beneficios, por medio de los cambios de infraestructura necesarios, lo cuales, el estado no puede llevar a cabo, ya sea por incapacidad logística, económica, o porque el coste rebasaría en sumo grado los beneficios a obtenerse.

Esta explotación del servicio público se da a riesgo del concesionario, pero la institución que cede esta explotación mantiene el control y la vigilancia. Por otro lado, Villar (2006) destaca que la concesión de obra pública tiene un doble encaje porque la retribución que obtiene la empresa a la que se le otorga la concesión puede ser pública presupuestaria diferida y al mismo tiempo puede ser privada.

Al mencionar concesión portuaria, hace referencia al proceso por el cual la autoridad portuaria nacional cede o delega a una empresa de carácter privado o a la economía popular y solidaria, la totalidad o parte de las instalaciones y actividades, con la finalidad que dicha empresa realice los cambios logísticos y de infraestructura para mejorar las instalaciones y potenciar los servicios, de que los réditos obtenidos por el puerto sean mayores a los proporcionados antes de la concesión.

En el Ecuador, esta actividad se encuentra regulada por el estado, y transcripta en el Reglamento de Delegación de servicios, en este esquema se establece la exclusividad que se otorga, desde la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, hasta el mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamiento estatales preexistentes (Reglamento de Delegación de Servicios, 2011).

En el ya nombrado reglamento, se establece la normativa legal y las condiciones a las cuales están sujetos, tanto el concesionario, como aquel que otorga la concesión, en este constan características particulares fijadas en los derechos y obligaciones de la licitación, los cuales comprenden los siguientes aspectos:

- 1.- Identificación y descripción detallada del servicio público a delegarse, del modelo de negocio y del objeto de contratación.*
- 2.- Plan de inversiones de las obras y equipamientos requeridos, con perfiles técnicos mínimos para su diseño, ejecución, y conservación para la explotación del servicio, según corresponda.*
- 3.- Sistema tarifario y procedimiento de revisión, de ser el caso.*
- 4.- Justificación y establecimiento del equilibrio económico y financiero del contrato, que sustente el plazo, tarifas, inversiones y costos y rentabilidad aceptable.*
- 5.- Fórmula de restablecimiento del equilibrio económico y financiero del contrato de dele-*

gación/ concesión.

6.- Régimen de regalías y contraprestaciones en favor del Estado.

7.- Régimen y mecanismos de regulación a cargo del ente rector sectorial.

8.- Toda otra estipulación que fuere necesaria incluir en los pliegos de la licitación, por conveniencia o por mandato de la normativa propia de cada sector.

Todas las mencionadas anteriormente son las condiciones que deben estar establecidas con total transparencia para evitar confusiones y garantizar un buen servicio, de manera que permite la competitividad entre puertos. Durante el proceso de concesión, los cambios o mejoras a implementarse, estarán a cargo del estado o del concedente sin cargo o recargo adicional.

Existen varios modelos de administración portuaria, entre los cuales se encuentran algunos que detallan las distintas formas como se puede realizar la concesión de un puerto (González, 2013):

Puerto de Servicio Público: también llamado “Service Port”, en este modelo, tanto la operación e infraestructura son responsabilidad y propiedad de la autoridad portuaria nacional.

Puerto de Herramienta o “Tool Port”: en este modelo, la infraestructura y la administración del puerto pertenecen al Estado, con la particularidad que algunos servicios son otorgados en concesión a entes privados, como puede ser el mantenimiento de la infraestructura. La operación de la carga y descarga es provista por empresas de estibadores.

Puerto Terrateniente o Propietario (Land Lord Port): designa como propietario del puerto al Estado, aunque los servicios de remolque y practicaje son prestados a empresas portuarios privados. Generalmente el puerto está dividido en varias terminales independientes, cada operador es totalmente responsable de la administración, operación y mantenimiento de su terminal, así como de la inversión requerida y el mantenimiento de la infraestructura común.

Puerto Privado (Private Port): este modelo expresa aquellos puertos de propiedad netamente privada. El remolque, pilotaje pueden ser prestados por empresas privados o estatales. Aquí, el operador portuario tiene la total responsabilidad sobre el desarrollo e inversión de la infraestructura, al igual que la operación y mantenimiento tanto de la superestructura como de la infraestructura. Debido a que el estado vende al sector privado todo su patrimonio, esto incluye desde el terreno, muelle, dársenas, y al mantener solo la regulación sobre este, pero no el control sobre su infraestructura y operatividad se ha convertida en una forma muy infrecuente de privatización.

Puerto de Esmeraldas

El Puerto de Esmeraldas, administrado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, es una entidad con personería jurídica y de derecho público con patrimonio y fondos propios constituido en 1970. La finalidad de la constitución y construcción del Puerto de Esmeraldas fue la realización de obras portuarias y la organización de los servicios del Puerto. Este puerto fue el primero con la intención de ser privatizado, inicialmente por un periodo de 25 años, cediendo el control y administración de sus instalaciones en el año 2004 (Chico & Trujillo, 2007). Este proceso permitiría la modernización del puerto, incremento de la competitividad y desarrollo para la provincia de Esmeraldas. Sin embargo, este proceso no llegó a cumplirse debido a que la empresa ofertante incumplió los términos del contrato (Pesantez, 2016), por lo cual el puerto pasó a ser administrado nuevamente por el estado, a través de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

De acuerdo con Plaza (2016), el Puerto de Esmeraldas tiene como característica principal que es un puerto multipropósito, cuya capacidad permite recibir buques portacontenedores, mixtos y

de tipo clásico o tradicional. Por el movimiento de cargas, este puerto es especializado en carga general y al granel. Los principales productos que se exportan a través de este puerto son: astillas de madera, aceite crudo de palma y crudo de petróleo. Mientras que los principales productos de importación son: hierro, acero, partes de vehículos para ensamblar (CKD) y equipos petroleros.

La actividad del puerto de Esmeraldas beneficia a ciudades de la zona norte del país, incluida la capital, Quito (González & Córdova, 16 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura, 2012). Las empresas prefieren mover sus mercaderías por la facilidad y rapidez de los trámites y la seguridad del puerto (Astudillo, 2016).

Marco metodológico

La investigación fue de tipo descriptiva, según Salinas y Cárdenas (2009) este tipo de investigación busca definir las propiedades del objeto de estudio, a través de esta, se recopila información del fenómeno que se estudia de manera independiente o colectiva. Por medio de este tipo de investigación se permitió diagnosticar la situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante 2015-2021 para la determinación de los factores que inciden en la concesión del Puerto.

El enfoque de investigación fue cualitativo, Hernández, Fernández y Baptista (2014), señalan que este tipo de enfoque permite recolectar datos sin medir de forma numérica. A través de este enfoque se buscó obtener información de la situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante 2015-2021, del volumen de importación y exportación y del tipo de mercadería que se exporta, además de las características del puerto y de los factores que inciden en su concesión.

Las técnicas empleadas fueron la revisión documental y la entrevista. La técnica de la revisión documental es muy usada en las investigaciones cualitativas, pues facilita la recopilación y selección de información a través de libros, revistas, grabaciones, entrevistas, entre otros (Gómez, Carranza, & Ramos, 2016), por medio de estas técnicas se recopiló información de trabajadores del puerto y exfuncionarios. Como instrumento se utilizó la guía de entrevista.

Resultados

Situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante el período 2015-2020

De acuerdo con el reporte estadístico de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) en 2020 arribaron un total de 80 naves que, por la carga, corresponden a naves containeras, carga general, graneles sólidos y graneles líquido.

Tabla 1. Total importaciones y exportaciones según el tipo de carga en toneladas métricas del 2020

	Tipo De Carga General	Contenerizada	Sólidos	Líquidos	Total
Importación	18,666	14,998	73,620	42,110	149,394
Exportación	1,953	406		43,337	45,696
Total	20,619	15,404	73,620	85,447	195,090

Fuente: SPTMF (2021). Elaboración propia

Como se puede apreciar en la Tabla 1, en el puerto de Esmeraldas se movilizó un total de 195,090 toneladas métricas al 2020. El total de la carga de importación movilizada a través de este puerto fue de 149,394 toneladas métricas; mientras que el total de la carga de exportación movilizada fue de 45,696 toneladas métricas. Del total de la carga importada, la mayor parte correspondió a carga sólida, mientras que del total de la carga de exportación fue líquida.

El movimiento de carga a través del puerto fue disminuyendo durante el periodo analizado (Tabla 2). En 2015, en el puerto se movilizaban 725,511 toneladas métricas de mercancía y este movimiento fue disminuyendo, siendo que durante 2020 se movilizó 195,090 toneladas métricas.

Tabla 2. Histórico del movimiento de carga de tráfico internacional durante 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
725,511.00	719,710.44	581,248.97	546,241.00	351,248.00	195,090.00

Nota. Valores en toneladas métricas. Fuente: SPTMF (2021). Elaboración propia

Al igual que el movimiento de mercancías, el número de naves también disminuyó en el periodo analizado, pasando de que al puerto lleguen 227 naves en 2015 a 80 naves en 2020 (Tabla 3).

Tabla 3. Número de naves que movilizaron carga de tráfico internacional durante 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
227	177	188	187	142	80

Nota. Valores en toneladas métricas. Fuente: SPTMF (2021). Elaborado por la autora

Las importaciones de los diferentes tipos de cargas variaron durante el periodo analizado. Respecto a las cargas, como se aprecia en la Tabla 4, el principal tipo de carga que se importa a través del Puerto es de tipo sólida, seguida de la carga al granel líquido y la carga contenerizada; otros tipos de cargas que se importan son vehículos y carga general.

Tabla 4. Histórico de importaciones de los diferentes tipos de cargas y naves movilizadas

Tipo de Carga	2015	2016	2017	2018	2019
	Importación	Naves	Importación	Naves	Importación
Carga General	54,977	47	197,361.82	34	79,725.14
Contenerizada	38,354	54	57,600.07	53	83,756.59
Granel Sólido	50,810	5	75,167.17	5	62,909.00
Granel Líquido	14,219	43	33,300.00	47	39,215.00
Vehículos	2,345	28	8,308.46	49	17,827.07
Pasajero	0	0	0.00	0	0.00
Por Mantenimientos	0	0	0.00	0	0.00
Total	160,705	177	371,737.52	188	283,432.80

Nota. Valores en toneladas métricas. Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas (2020). Elaboración propia

Potencialidades y desventajas del puerto marítimo de Esmeraldas

El puerto comercial de Esmeraldas, administrado por Autoridad Portuaria de Esmeraldas, se destaca por contar con un puerto multipropósito, con acceso directo desde mar abierto, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves, y que cuenta, además, con servicios calificados de remolque y practicaaje. Tiene una ubicación geoestratégica con relación a los mercados de Asia, y lo equidistante que se encuentra a los del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubica en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítima portuaria (SPTMF, 2021).

Según la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) (2021), el puerto de Esmeraldas tiene instalaciones de un área superior a 732.525 m² (más de 73 hectáreas) y posee las infraestructuras y facilidades como: muelle principal para recibir hasta dos buques. Muelle Roll-on Roll-off para carga y descarga rodante ubicada contigua al muelle principal. Un muelle de servicios. Almacenamiento para contenedores, vehículos, carga general, gráneles (sólidos y líquidos). Cinco bodegas recubiertas. Una planta eléctrica que proporciona energía durante las 24 horas del día. Infraestructura y equipos para el manejo de carga peligrosa, también cuenta con una bodega para el almacenamiento de esta. Edificios administrativos de oficinas.

Balizamiento que facilita el arribo de las naves. Estación de control meteorológica y mareas. Seguridad integral: puerto calificado con código ISPS, cero robos. Estas características del puerto lo convierten en uno de los más atractivos; sin embargo, la operatividad de este ha disminuido en los últimos años.

Los resultados de las entrevistas arrojaron que existen factores internos y externos que inciden en la concesión del puerto. Como se aprecia en la Tabla 5, los factores que inciden en operatividad y concesión del puerto son principalmente externos, relacionados a la disminución de las importaciones y exportaciones de cargas por parte de clientes, lo que conllevó a la reducción y falta de frecuencia de líneas navieras desde y hacia el puerto, estos factores tienen un impacto alto. Por otra parte, el factor que más impacto tiene en que el puerto no esté concesionado es el cambio de autoridades que no permite la continuidad del proceso.

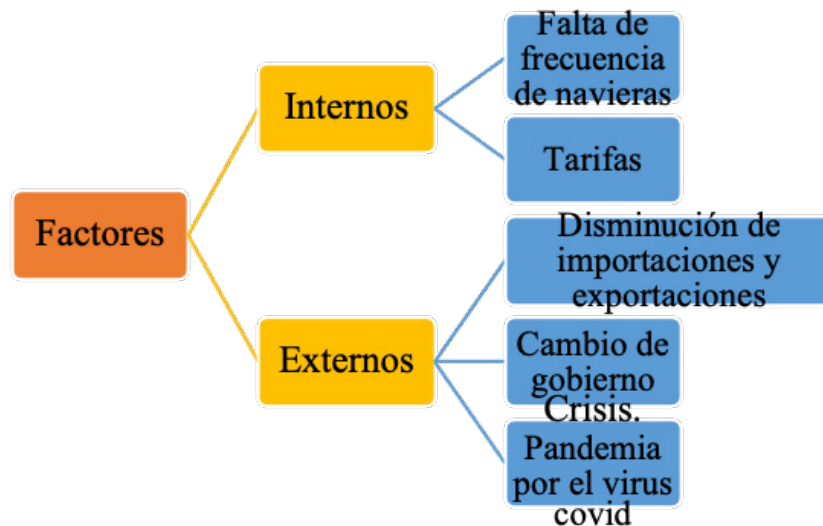
Tabla 5. Factores que inciden en la operatividad y concesión del puerto de Esmeraldas

Factores	Impacto
Disminución de importaciones por parte de clientes	Alto
Disminución de exportaciones por parte de clientes	Alto
Crisis	Medio
Problemas en el puerto	Bajo
Tarifas altas	Alto
Cambio de autoridades	Alto
Puerto público	Medio
Falta de frecuencia de líneas navieras	Alto
Falta de equipos y maquinarias	Medio
Servicio no ágil	Medio

Elaboración propia

Como se muestra en la figura 1, entre los factores internos se encuentran los relacionados a la operatividad debido a que el puerto no cuenta con todos los equipos y maquinarias necesarias para garantizar la movilización de la carga de manera eficiente, por lo que se deben realizar inversiones altas.

Figura 1. Factores que inciden en la operatividad y concesión del puerto de Esmeraldas.



Elaboración propia

Otro de los factores se relaciona con las tarifas que el puerto cobra a los clientes en comparación a los demás puertos, la cual es la más alta del país. Por ser un puerto público, el presupuesto de este es asignado por el Ministerio de economía y finanzas, de igual manera el tarifario, es decir, los valores que el puerto cobra son establecido por esta misma cartera de estado, importadoras y exportadoras, por lo que estas han dejado de importar y exportar sus cargas por los altos costos que se cobran en el puerto.

Por otro lado, con relación a los factores externos, los cuales inciden mayormente en la concesión del puerto de Esmeraldas no se ha podido dar porque por retraso del concurso por parte de las autoridades gubernamentales, del cambio de gobierno y de la pandemia por el virus covid-19.

Conclusiones

El puerto marítimo de Esmeraldas es un puerto multipropósito especializado en carga general y al granel, que por su ubicación geográfica se convierte en el principal puerto de entrada para los buques que provienen del pacífico norte y la conexión a las provincias de Pichincha, Imbabura, Santo Domingo y del oriente norte.

Con relación a la situación del puerto de Esmeraldas, este ha perdido competitividad durante el periodo analizado. Se evidenció una disminución de las operaciones, el número de naves que arribaron al puerto también decreció, mientras que el movimiento de cargas varió.

Por otro lado, las potencialidades del puerto son mayores que las desventajas, cuenta con una ubicación estratégica y atractiva, además de instalaciones adecuadas. Sin embargo, por la disminución de la actividad y la falta de inversión, no cuentan con equipos y maquinarias necesarias

para facilitar y agilizar las operaciones. Los factores que inciden en la concesión del puerto de Esmeraldas se deben situaciones externas como el cambio de gobierno y la pandemia por el covid-19.

Recomendaciones

Se recomienda una intervención al puerto por parte de las autoridades gubernamentales que permita realzar un diagnóstico de su situación y determinar las pérdidas producidas por la reducción de la operatividad de este. Por otro lado, es imperioso que la concesión se lleve a cabo para que se realicen las inversiones correspondientes con la finalidad de continuar con las operaciones, recuperar y atraer clientes, mejorar la competitividad y, contribuir al comercio y desarrollo de la provincia de Esmeralda y del país.

Bibliografía

Astudillo, S. (2016). Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 - 2015. Obtenido de <http://201.159.223.180/bitstream/3317/5385/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-220.pdf>

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2020). Volumen por tipo de carga del Puerto de Esmeraldas desde 2015 hasta 2019 en toneladas métricas.

Bobadilla, J., & Venegas, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. Punto De Vista, 9(13). doi:<https://doi.org/10.15765/pdv.v9i13.1115>

Cámara Marítima del Ecuador. (s.f.). Cámara Marítima del Ecuador. Obtenido de <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-esmeraldas-ape/>

Chico, R., & Trujillo, M. (2007). Procesos de modernización de los puertos comerciales del estado: una propuesta de reforma legal. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/773/1/06404.pdf>

Ekos. (Septiembre de 2021). Ekos. Obtenido de <https://www.ekosnegocios.com/articulo/falta-de-inversion-provoca-perdidas-de-mas-de-usd-86-millones-en-el-puerto-de-esmeraldas>

Esteban, A., Zárate, C., & Graña, F. (2015). Propuesta para el Análisis de la Competitividad de la Terminal Pesquera del Puerto de Mar del Plata. Obtenido de <http://nulan.mdp.edu.ar/2393/1/esteban.etal.2015.pdf>

Gabardo, E., & López, V. (2021). Característica relacional y mutabilidad de los contratos estatales: la concesión como herramienta de planeación. Derecho Administrativo(25), 285-308.

Gómez, D., Carranza, Y., & Ramos, C. (2016). Revisión documental, una herramienta para el mejoramiento de las competencias de lectura y escritura en estudiantes universitarios. Chakiñan, 46-56.

González, F. (2005). Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. Economía Mundial(12), 123-148. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/866/86612671005.pdf>

González, R., & Córdova, F. (2012). El puerto de Esmeraldas, nodo muy pequeño en la red del pacífico sudamericano. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Roberto-Gonzalez-Gonzalez/publication/334724701_THE_PORT_OF_ESMERALDAS_VERY_SMALL_NODE_IN_THE_NETWORK_OF_THE_SOUTH_AMERICAN_PACIFIC/links/5d3c7739a6fdcc370a660119/

THE-PORT-OF-ESMERALDAS-VERY-SMALL-NODE-IN-THE-NETWORK-O

González, R., & Córdova, R. (2012). 16 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura . El Puerto de Esmeraldas, nodo muy pequeño en la red del pacífico sudamericano. La Habana. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/334724701_THE_PORT_OF_ESMERALDAS_VERY_SMALL_NODE_IN_THE_NETWORK_OF_THE_SOUTH_AMERICAN_PACIFIC

Hernández , R., Fernández , C., & Baptista, P. (2014). Metodología de la Investigación (Sexta ed.). México: McGraw-Hill Interamericana.

Loo, M. (2019). El desafío de las concesiones de obra pública: ¿qué son y por qué se utilizan en Chile? Revista de Derecho (Valdivia), 22(2), 185-206. Obtenido de https://pdfs.semanticscholar.org/9092/557001320b3ae66a1a3e9115d408b9207d19.pdf?_ga=2.42228450.657758543.1639760126-1394929810.1638512427

López, J., & Huerta, A. (2019). Análisis de la misión y visión de los puertos marítimos en América Latina. En Innovación empresarial en logística y cadena de suministro (págs. 86-100). Obtenido de <http://redibai-myd.org/portal/wp-content/uploads/2020/01/8617-42-5.pdf#page=92>

Manual de Comercio Exterior. (2018). Manual de Comercio Exterior. Obtenido de <https://www.manualdecomercioexterior.com/2018/03/el-puerto-y-los-servicios-portuarios.html>

Pesantez, k. (2016). El desarrollo portuario del Ecuador cambia de timón. Concesiones privadas impulsarán los puertos. Revista Gestión(269), 38-44. Obtenido de https://revistagestion.ec/sites/default/files/import/legacy_pdfs/269_004.pdf

Plaza, R. (2016). Implementación de patio para una terminal de contenedores en el Puerto Comercial de Esmeraldas. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/7907/1/T-UCE-0011-145.pdf>

Rodríguez, D., García, C., & Jaramillo, C. (2018). La accesibilidad terrestre a los puertos marítimos de Colombia. Una aproximación desde la equidad territorial. Entorno Geográfico(15), 8-46. Obtenido de <https://entornogeografico.univalle.edu.co/index.php/entornogeografico/article/view/6708/9051>

Rúa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Salinas, P., & Cárdenas, M. (2009). Métodos de Investigación Social. Quito, Ecuador: Universidad Católica del Norte.

SPTMF. (2021). Estadísticas portuarias y de transporte marítimo. Obtenido de <https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/gCyAirikwTLq2nM#pdfviewer>

Suasnavas, D. (2007). Estudio y análisis de la teoría de la imprevisión y su aplicabilidad en el proceso precontractual de los contratos de concesión de obra pública en el ecuador. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/789/1/T492-MDE-Suasnavas-Estudio%20y%20an%C3%A1lisis%20de%20la%20teor%C3%ADa%20de%20la%20imprevisi%C3%B3n%20y%20su%20....pdf>

Torres, T. (2018). Diagnóstico de los puertos del caribe colombiano y su importancia en la competitividad. Obtenido de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/18025/TorresP%-c3%a1ez-JheimyTatiana-2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Urueta, J. M. (2006). El contrato de concesión de obras públicas. Obtenido de https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/858/Contrato_de_concesion.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Valenzuela, L., Giner, A., & Ripoll, V. (2019). Una propuesta metodológica para la gestión integral de los puertos marítimos. *Criterio Libre*, 17(30), 257-277.

Vergara, M., & Herrera Yulien, A. M. (2021). Ciudad y puerto en Esmeraldas, Ecuador: una aproximación histórica. 161-182.

Villar, F. (2006). La concesión administrativa de obra pública como nueva fórmula de gestión de servicios sanitarios. 14. Obtenido de <https://www.ajs.es/sites/default/files/2020-06/2006-extraordinario%20XIV%20Congreso.pdf>

Anexos

Cuestionario

Tema: Factores que inciden en la concesión del puerto marítimo de Esmeraldas, Ecuador

¿Por qué la carga movilizada a través del puerto ha variado?

La disminución de la carga es porque clientes grandes, que movilizaban 200 contenedores, dejaron de importar. No se han ido los clientes, la variación es porque las empresas que movilizaban en grandes volúmenes dejaron de hacerlo.

La pandemia ocasionó que las empresas dejen de importar mercancías, lo que ocasionó que el flujo de contenedores disminuya, impactando en las frecuencias de las líneas navieras.

Previo a la pandemia, empresas con una representación de entre el 30% y 50% dejaron de movilizar cargas por el puerto. Principal motivo, que una de las empresas quebró y otra porque tiene una planta en la provincia del Guayas, por tanto, movilizan la carga por Guayaquil y otro motivo porque empezaron a producir en el país.

¿Cuáles son las limitaciones que el puerto de Esmeraldas enfrenta?

Falta de flexibilidad para negociar. Por ser un puerto público deben regirse por las normativas, por lo que se ven obligados a tener mayor exigencia con los clientes en comparación con otros puertos, por lo cual estos deciden irse a otros puertos.

El cambio de autoridades no ha permitido renegociar las tarifas.

Tarifa a la nave que el puerto cobra a la línea, por el canal de acceso. Esta tarifa es revisada por la SPTMF y regulada por esta misma tarifa.

¿Cuáles son los factores que afectan a la operatividad del puerto?

Son pocos pero que tienen un gran impacto. El tema de la negociación afecta mucho, se está compitiendo con tres puertos privados que sí tienen capacidad de negociación. Además, que el puerto de Esmeraldas es pequeño en comparación a los demás.

Ser el único puerto público no permite competir a nivel de tarifas.

Por otro lado, la burocracia. El cambio de autoridades no permite que los procesos finalicen.

Por otra parte, factores externos como las crisis mundiales y la pandemia que afecta a las empresas y por ende a la movilización de las cargas.

De igual manera, por cambios en las empresas, que deciden no importar o exportar grandes volúmenes de mercancías porque se han visto afectados y así mismo deciden producir internamente.

Por otro lado, falta de líneas navieras que tengan frecuencia hacia y desde el puerto.

¿Qué acciones han tomado las autoridades para mejorar la situación del puerto?

Todas las autoridades que han pasado por el puerto han solicitado cambios en las tarifas. Así mismo, han tratado de negociar con los clientes, sin embargo, a pesar de que movilizar cargas a través del puerto les resulta más atractivo, estas negociaciones no han tenido éxito porque las tarifas en otros puertos son mejores.

¿Por qué el puerto no ha sido concesionado?

El puerto ya estuvo concesionado antes, sin embargo, la empresa no cumplió con la programación establecida para realizar obras. Actualmente la concesión del puerto está en proceso, pero el cambio de autoridades no ha permitido que se lleve a cabo.

Análisis de la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021

María José Moreira Cacao / majito.moreira@hotmail.com

Carlos Vera / cvera@uteg.edu.ec

Resumen

El presente estudio se realizó con el propósito de analizar la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021. Dentro de los aspectos metodológicos empleados se destaca el uso de un enfoque cuantitativo y alcance descriptivo; la recolección de datos se gestionó a través de la aplicación de una entrevista y la revisión documental. Conforme los resultados obtenidos, se determina que en los últimos años las importaciones han experimentado una tendencia decreciente, a diferencia de las exportaciones que han sustentado una línea estable. A pesar de esto, la prevalencia de la pandemia ha generado consigo múltiples causas que en su momento produjeron la baja de las importaciones y exportaciones, las cuales correspondieron al cierre de las fronteras y la paralización de las actividades productivas, generando efectos económicos negativos en el sistema portuario nacional dado la disminución de los movimientos de la carga en los puertos, perjudicando los niveles del empleo portuario. Conforme este escenario, se delimitaron un conjunto de acciones estratégicas para incrementar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, mismas que refieren al fortalecimiento de la infraestructura portuaria, modernización del equipamiento portuario, participación de empresas privadas, promoción de la capacidad de gestión, entre otras.

Palabras clave: Importaciones, exportaciones, sistema portuario nacional, comercio internacional.

Introducción

La actividad portuaria a lo largo de los años se ha considerado como el sistema de transporte más eficaz para el traslado de mercancías dando lugar a los avances tecnológicos, desarrollo empresarial, comercio, sector de transporte y producción de materia prima dentro del Ecuador; por otra parte es un sistema de gran beneficio para la economía del sector público y privado (Freire, López, & Pais, 2018). Ecuador cuenta con 10 muelles privados y cinco puertos estatales especializados en el traslado de carga y petróleo, siendo uno de los principales puertos el de Guayaquil el cual maneja el 70% de las exportaciones dentro del sistema nacional portuario, le siguen Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar; es conveniente indicar que al menos el 81.5% de la mercancía se transporta por barco (Muñoz & Muñoz, 2018).

Durante el año 2020 se ha identificado una disminución de las importaciones y exportaciones del país (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020). La carga de importaciones en el año 2019 fue de 17'721,554 toneladas métricas (Tm), mientras que en el 2020 fue de 17'109,897 Tm con un déficit del -3.5%. En la carga de exportaciones del 2019 se obtuvo un total de 36'526,208 Tm, en tanto que, en el 2020 el resultado fue de 35'633.529 Tm, evidenciando un decrecimiento

del -2.5% (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019; Puerto de Guayaquil, 2021). Hay que acotar que el tiempo empleado para realizar las labores de exportación e importación bajó debido al cierre de puertos, restricciones en países con respecto al comercio internacional, entre otras medidas que se tomaron como precaución en la pandemia dando como resultado una reducción del tiempo de exportación del 13.6%, mientras que, para la importación disminuye en un 45.5% (González, 2020).

Las principales estrategias consisten en brindar facilidades a los exportadores e importadores en cuanto al tiempo de paso por aduana, requisitos y tecnología durante el paso al buque para reducir costos y tener una mayor seguridad. En este tema, se prevé establecer un sistema de control de tráfico marítimo como radares, cámaras visuales, estaciones receptoras, sistema de identificación automática de estación primaria y secundaria. Por otro lado, se busca determinar mejores prácticas que pueden ser aplicadas en los procesos del sistema portuario y contemplar mejoras a nivel tecnológico dentro de la infraestructura. Por ese motivo, es necesario realizar la siguiente interrogante ¿Cuál es el análisis para la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021?

Esta investigación se enmarca en la línea de Sistemas económicos, economía internacional, globalización, desarrollo. El objetivo general del presente trabajo consiste en analizar la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021. Los objetivos específicos son: investigar las bases teóricas vinculadas con la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario a causa de la Covid-19; diagnosticar las causas y efectos de la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional; proponer acciones para incrementar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional.

DESARROLLO TEMÁTICO

Antecedentes Referenciales

El trabajo investigativo desarrollado por Fernández y Ospina (2020) en Cali-Colombia se realizó con el objetivo de analizar el impacto que provocó la Covid-19 en las exportaciones e importaciones por vía marítima. Para esto, se usó como metodología el enfoque cuantitativo, alcance descriptivo y explicativo. Entre los hallazgos se encontró que en Colombia las importaciones han sido mayores que las exportaciones demostrando con ello un déficit en la balanza comercial en el periodo del 2015 al 2019, siendo el 2018 el año con mayor incremento de las exportaciones con \$41,905 millones y decreciendo en 2019 a \$39,489 millones con un déficit de -\$13,213 millones por un incremento de las importaciones a \$52,231 millones. Sin embargo, para el año 2020 la variación del Producto Interno Bruto (PIB) en el sector de transporte fue de -35.7%, del cual el transporte acuático representó un decremento de -24.01%, el total de las exportaciones fue de 55'433,892 toneladas con una variación anual de -11.1%. En cambio, las importaciones representaron un total de 18'445,558 toneladas con una variación anual de -10.5%, siendo la carga general la de mayor movimiento en el puerto de Ciénaga y Guajira, seguido de la carga de contenedor en el puerto de Cartagena y Buenaventura.

El estudio efectuado por Macías, Correa, Álvarez y del Río (2021) en Ecuador tuvo como objetivo determinar los estragos que dejó la Covid-19 en el comercio internacional, para lo cual se utilizó un estudio exploratorio y se aplicó una estimación logarítmica. En la investigación se pudo verificar que durante el primer trimestre del año 2020 específicamente en el mes de abril se evidenció una caída del 76% en las exportaciones petroleras y un 8% en las no petroleras en comparación

al mes anterior, sin embargo, en mayo se observa un crecimiento anual del 6% en relación con el 2019, las cuales se debieron a los productos como el cacao con el 22% y el banano con el 11% cuyos países de destino fueron Estados Unidos, Indonesia, Federación de Malasia y entre otros. En cambio, en las importaciones la materia prima, bienes de capital y bienes intermedios representaron el 60%, además, durante enero a noviembre del 2020 se registraron disminuciones en especial en los meses de abril y mayo, los cuales se observaron en los bienes de capital con el 51% y 52%, así como en los bienes de consumo con el 48% y 32% respectivamente, no obstante, en diciembre se aprecia un incremento en los bienes de consumo con el 11%, pero el comercio de insumos médicos durante este año tomó relevancia demostrando un crecimiento del 47%.

La investigación llevada a cabo por Olivero (2020) en Ecuador planteó como objetivo determinar el impacto de la Covid-19 en la logística internacional vía marítima durante marzo a mayo del 2020. Para esto fue necesario establecer como metodología el enfoque cuantitativo, diseño no experimental, estudio empírico-analítico, de tipo exploratoria-descriptiva, la técnica fue la entrevista y la observación. Los resultados del estudio mostraron que en el puerto de Guayaquil arribaron 208 buques en el mes de marzo decreciendo en abril con 167 buques e incrementándose en mayo con 214 buques, cifras que están por debajo de años anteriores. En cuanto a las exportaciones de productos no petroleros en valor Free on Board (FOB), durante el mes de marzo del 2020 fueron superiores a años anteriores, al igual que en mayo con un incremento del 15%. Además, las exportaciones e importaciones durante el año 2020 fueron bajas en comparación a otros años, siendo más afectado el mes de abril con un valor de recaudación de \$1,100 millones con una pérdida en comparación a los años anteriores del 58%; mientras que en las importaciones su recaudación fue de \$1,150 millones que corresponde a una pérdida del 60%. Por último, el total de tributos aduaneros recaudados por distritos obtuvo en abril del 2020 un valor de \$97'539.345.47 muy por debajo al año anterior que fue de \$228'754,345.54.

Comercio internacional

El comercio internacional es un instrumento que le permite mejorar las economías de los países en vías de desarrollo, debido a que estos se acogen a los tratados de libre comercio que les facilita exportar un gran volumen de productos, genera nuevas oportunidades de empleo y alcanzar una mayor producción (Solórzano & Balseca, 2017).

El comercio internacional está conformado por la exportación e importación. La exportación se trata del envío de mercancías que supone una venta fuera del territorio aduanero nacional, lo cual provoca una entrada de divisas. La importación es el ingreso de mercancías que viene de otro país debido a la compra de servicio o bienes traídos desde empresas extranjeras para que sean introducidos en la nación. Además, la balanza comercial se trata del valor en dinero que es resultado de la diferencia entre los bienes que son exportados con los que se importan, por lo cual, esta es positiva siempre y cuando las exportaciones sean mayores a las importaciones, pero es negativa si estas son inferiores (SITL Américas, 2019).

Para realizar el comercio internacional es necesario aplicar la logística internacional, la cual se la considera como un conjunto de operaciones que buscan transportar productos finales o materias primas desde el país de origen que sería el exportador hacia un país de destino que es el importador en donde se utilizan los recursos recibidos para la comercialización o la fabricación (Beetrack, 2018).

No obstante, la logística es uno de los pilares sobre el cual se construye el comercio internacional de bienes, dado que esta permite que a todos los países conectarse entre ellos, así como influye en la fluidez del envío y en los costos que se ven reflejados en su competitividad. De igual manera,

la logística es un aspecto de gran importancia en la distribución física, pero para esto es necesario conocer la regulación y los procesos tanto de las importaciones como de las exportaciones de mercancías. Esta se debe desarrollar por medio de una correcta aplicación de las formas de comercialización internacional, proyección, financiación y organización para conseguir mejores resultados con respecto al esfuerzo, dinero y tiempo para la entrega del producto al cliente (Marianucci, 2021).

Por otra parte, la gobernanza portuaria aparece como una forma de poder cubrir la necesidad de los puertos en cuanto a una gestión eficiente del servicio de transporte y una estructura organizativa clara, por lo cual se considera que el tercer pilar esencial para establecer la función de los puertos es la gobernanza. Los puertos son parte del territorio de un Estado, siendo controlado por entidades descentralizadas u organismos estatales dependiendo el reparto legal de las competencias (Freire et al., 2018).

Sistema Portuario Nacional

El Sistema Portuario Nacional se lo define como el conjunto de puertos públicos comerciales que tiene un país, entre ellos se encuentran entes comprometidos con su desarrollo, tales como las superintendencias que se encargan de los puertos especiales, las terminales privadas que tienen a cargo las terminales portuarias habilitados, las entidades portuarias o los puertos comerciales del Estado, siendo esta última administrada por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Autoridad Portuaria de Manta y Autoridad Portuaria de Esmeralda.

En el Ecuador, el sector estratégico de la economía es el Sistema Portuario Nacional, el cual en los últimos años ha experimentado un gran desarrollo llegando a representar el 6.8% del PIB. Además, el sector portuario se encuentra estructurado en función de tres organismos que son las terminales petroleras, las terminales portuarias habilitadas y los puertos comerciales del Estado. Las terminales petroleras son los operadores encargados del manejo del petróleo y sus derivados. Las terminales portuarias habilitadas son operadores privados que se encargan de la gestión integral, mantenimiento, administración y carga de un terminal especializado que tienen la habilitación y autorización de actividades portuarias que se realizan mediante concesión de bahía y playa. Por último, los puertos comerciales del Estado son los operadores estatales que brindan servicios de almacenamiento y carga que se desarrollan con la ayuda de operadores portuarios privados (Instituto de Comercio Exterior de España [ICEX], 2018).

A nivel nacional, el 85% de las transacciones de comercio exterior se realizan por medio de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, lo cual se ha podido desarrollar por el trabajo en equipo entre el Municipio de Guayaquil y el Estado que realizaron el dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias fluviales y marítimas de esta ciudad a través de un convenio entre las partes, en donde se espera que el canal obtenga una profundidad de 12.50 metros que representó una inversión de \$100 millones. En el caso del Puerto de Posorja, el Estado tiene el compromiso de convertir este puerto en un polo de desarrollo mundial, puesto que se espera incrementar el manejo del sistema portuario del 2018 que fue de 2.2 millones de TEUS. En cambio, en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas se ha invertido unos \$26 millones para la ampliación de 139 metros del muelle tres, la construcción de patios de almacenamiento de contenedores y vehículos, al igual que el mantenimiento del muelle tres y dos (Gobierno de la República del Ecuador, 2019).

El sistema portuario de Guayaquil se encuentra integrado por las instalaciones portuarias, marítimas y muelles, los terminales portuarios habilitados, las instalaciones para el funcionamiento de

muelles, varaderos y parillas que se destinan a la reparación de embarcaciones, la Superintendencia del Terminal Petrolero del Salitral y los terminales comerciales estatales regidos por la Autoridad Portuaria de Guayaquil. La Autoridad Portuaria de Guayaquil cuenta con la jurisdicción sobre el área terrestre portuaria, así como, la zona fluvial y marítima donde puede desarrollar el ejercicio de sus atribuciones y el cumplimiento de sus fines (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2019).

Aduana

Con respecto a las aduanas del país, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal moderna y autónoma que sus funciones están orientadas hacia el servicio, siendo parte activa del quehacer internacional y nacional, así como facilitadores del comercio internacional (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2018). Por lo tanto, la aduana tiene un papel decisivo para movilizar las mercancías por medio de las fronteras, así como los regímenes aduaneros que tienen una influencia en el rol de las industrias nacionales dentro del comercio exterior (Servicio Nacional de Aduanas de Chile, 2019);(Zamora & Paz, 2020).

Dentro de las aduanas se realizan ciertos servicios portuarios, los cuales se los define como las actividades de interés general que se llevan a cabo en el territorio portuario. Estas son fundamentales para la correcta explotación de los servicios portuarios que deben efectuarse en condiciones de continuidad, regularidad, calidad, eficiencia, eficacia, no discriminatoria y de seguridad. Además, el Ecuador cuenta con tres puertos especiales que son la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral, la Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad y la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019a).

La prestación de los servicios portuarios se realiza de dos formas: la indirecta y directa. La indirecta por medio de operadores portuarios donde se debe obtener el permiso de operación cuando no se explote y use la infraestructura portuaria, pero si lo requiere se hace por delegación, mientras que, de forma subsidiaria cuando la demanda de servicios no está cubierta por los operadores portuarios habilitados. En cambio, de forma directa cuando las facilidades portuarias privadas, terminales portuarias habilitados, puertos especiales y/o autoridades portuarias, sus concesiones o delegatarios provean los servicios portuarios. Los servicios portuarios clasifican en servicios conexos, servicios a pasajeros, servicios a la carga, servicios a la nave y servicios generales. Los servicios de carga se refieren a la ejecución y gestión de actividades para la manipulación, almacenamiento y transferencia de las cargas, así como de las actividades conexas que se desarrollan en el recinto portuario. Los servicios a la nave son la ejecución y gestión de actividades que ayudan al acceso, operación, transporte seguro, maniobra de artefactos navales o de las naves en las terminales o puertos marítimos, incluyendo las zonas de fondeo y aproximación. Los servicios generales son servicios de consumo común de prestación directa siendo los usuarios sus beneficiarios (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Comercio Exterior durante la Covid-19

Por otra parte, la economía a nivel mundial se ha visto afectada por la pandemia de la Covid-19, ya que esto ha provocado la pérdida de dinamismo de la producción nacional conllevándolo a una contracción, aspecto que se ha convertido en un gran reto para todos los países que buscan la reactivación y crecimiento de la economía por medio de la producción nacional. Debido a esto, las empresas debieron acoplarse o adaptarse a nuevos desafíos, siendo esta etapa comercial la más crucial después de haberse visto amenazada su supervivencia y teniendo en cuenta que los

desafíos no suelen superarse fácilmente (Ulloa, Fajardo, González, & Solórzano, 2021; Quevedo, Vásquez, Quevedo, & Pinzon, 2020).

Durante la irrupción de la Covid-19 los países de todo el mundo tuvieron que adoptar medidas drásticas que ocasionaron graves consecuencias en la economía mundial. Entre las medidas se dispuso la interrupción de las actividades productivas que empezaron en Asia, seguida de Europa, América del Norte y las demás partes del mundo (Martínez, 2021). Esto solo provocó la reducción de la demanda de servicios y bienes. Esta contracción se apreció durante los primeros meses del año 2020 afectando las exportaciones de países como la Unión Europea, Estados Unidos y Japón. Sin embargo, las naciones en desarrollo más afectadas fueron América Latina y el Caribe (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

El comercio exterior en ciertos países desde inicios del 2020 mostró una reducción a causa de la Covid-19, entre ellos se encuentra China donde las importaciones de productos cayeron un 4% y las exportaciones en un 17%, siendo este el país donde fue el epicentro de la pandemia. Otro país desarrollado que fue afectado por la pandemia fue los Estados Unidos, las importaciones que provenían de América Latina y el Caribe tuvieron una caída en enero del 4% y a nivel anual un 2% cuando la pandemia apenas empezaba. En Brasil, la situación fue casi similar encontrando durante el primer bimestre del 2020, una reducción de las exportaciones del 8.5% a nivel anual. La situación de la actividad comercial internacional muestra cifras alarmantes aunque ya estaba en desaceleración la economía mundial, puesto que apenas había subido 1% durante el 2019 (Bonomelli, 2020).

Metodología

Los datos son tomados de expertos e información disponible en los entes reguladores del comercio exterior y plataforma del Banco Central del Ecuador (BCE) con la finalidad de conocer el comportamiento que tuvieron las importaciones y exportaciones durante los periodos del 2019 al 2021, sin que en el proceso se realice manipulación alguna de la información, siendo un diseño no experimental teniendo como indicador comparable el corte longitudinal. El planteamiento metodológico utilizado para resolver la problemática de la investigación tuvo un enfoque cuantitativo que se fundamenta en la estadística para generalizar resultados. Con respecto al alcance del trabajo se usa el descriptivo que prioriza la descripción del fenómeno, a través del sistema portuario nacional para establecer la variación del comercio internacional en los periodos anteriormente mencionados (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

La entrevista se enfoca en conocer datos específicos sobre una investigación y el respectivo avance de esta, incluyendo la colaboración de un grupo de individuos que deben brindar criterios concisos al entrevistador (Hernández et al., 2014). La herramienta de uso para recolección de datos fue la entrevista a través de una muestra por conveniencia realizada a dos servidores públicos del Servicio de Aduanas del Ecuador y tres representantes de empresas relacionadas al comercio exterior, lo cual se complementa con el análisis documental de la información que reposa en la Autoridad Portuaria acerca de los movimientos de comercio internacional con la finalidad de establecer la situación actual en las variaciones. Cabe destacar que, los profesionales participantes de las entrevistas solicitaron el anonimato como requisito para su aporte al trabajo.

Resultados

Los hallazgos mostraron que, la importación por tonelada de carga osciló en el año 2020 cerca de

4.336.504,45, mientras que, la exportación en el mismo año se proyectó en 4.087.369,38. Esto representó un decrecimiento para las importaciones del 7.4% con respecto al 2019, situación que es más evidente con respecto al 2017 donde se refleja una disminución del 11.5%.

Toda la argumentación anterior, brinda indicios sobre el alza de exportaciones en los últimos tiempos y la baja de importaciones. No obstante, es necesario emplear mejores prácticas que sean aplicadas en los procesos del sistema portuario y contemplar herramientas tecnológicas dentro de la infraestructura, con el fin de que no baje el flujo de importaciones por tonelada que se venía manteniendo.

Tabla 1: Importación por tonelada de carga

Años	Importación	Variación
2017	4.902.726,78	
2018	4.692.101,79	-4,3%
2019	4.681.623,72	-0,2%
2020	4.336.504,45	-7,4%

Fuente: Autoridad Portuaria (2022). Elaboración propia

Tabla 2: Exportación por tonelada de carga

Años	Exportaciones	Variación
2017	3.796.613,20	
2018	3.825.208,66	0,8%
2019	3.809.512,39	-0,4%
2020	4.087.369,38	7,3%

Fuente: Autoridad Portuaria (2022). Elaboración propia

Resultados de la entrevista

Los resultados de la entrevista se presentan de forma generalizada por cada pregunta, dado la prevalencia de opiniones repetidas por los sujetos de estudio.

1. ¿Cómo han evolucionado las importaciones y exportaciones nacionales en el sistema portuario nacional en los últimos años?

Los entrevistados manifestaron que las importaciones nacionales en el sistema portuario nacional han experimentado una tendencia decreciente en los últimos años, específicamente desde el año 2017 hasta el 2020. En tanto que, las exportaciones han presentado una tendencia estable que logró incrementarse durante el 2020, con un crecimiento del 7.3%. En lo que respecta al 2021, en ambos escenarios se identificó un incremento de estas actividades, generando consigo el aumento en el volumen de tráfico portuario, de la actividad económica y del empleo.

2. ¿Qué factores han generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Los entrevistados indicaron que la causa principal que ha fomentado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional refiere a la presencia de la pandemia, factor que ocasionó el cierre de puertos, limitaciones en cuanto a la comercialización internacional, problemas logísticos, interrupción de las actividades productivas, desaceleración económica interna y la contracción del comercio mundial. A esto se suma otros factores como el cierre de los mercados principales de destino y procedencia del país, la reducción de la producción nacional, el descenso de las compras de bienes de capital y materias primas derivadas del exterior, la caída de la demanda de los bienes y el incremento del precio de las materias primas.

a caída de los precios de las materias primas y una menor demanda por los bienes que venden nuestros países han puesto fin a un periodo de expansión que ha durado poco más de dos años.

3. ¿Qué efectos ha provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

La baja de las exportaciones e importaciones han provocado una reducción en el movimiento y volumen de carga en el sistema portuario nacional. Este descenso ha afectado principalmente a los puertos de menor tamaño, que dependen en gran medida de las exportaciones e importaciones para mantener su actividad, tales como el puerto El Morro, puerto Bolívar, entre otros.

4. ¿Considera que la pandemia ha sido un factor que ha mermado las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Los entrevistados manifestaron que la pandemia ha representado uno de los mayores problemas para el sistema portuario nacional, debido que su incidencia ha generado el desarrollo de múltiples medidas orientadas a contrarrestar las crisis sanitarias, afectando directamente las actividades de exportación e importación debido al choque negativo que la Covid-19 generó en las relaciones comerciales del país con el resto del mundo.

5. ¿Qué medidas adoptadas por las diferentes naciones para contrarrestar la pandemia han provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Según la percepción de los entrevistados, las medidas adoptadas por el mundo a fin de contrarrestar la pandemia y que afectaron las exportaciones e importaciones fueron el cierre de las fronteras y la paralización de las actividades productivas, provocando el bloqueo de los mercados principales del país, la exposición de problemas logísticos, incremento de los costos del flete marítimo y el incremento de los tiempos en el tránsito, carga y descarga de las mercancías.

6. ¿Qué impacto económico ha generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

De acuerdo con los entrevistados, las reducciones de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional han tenido un impacto económico negativo en la actividad portuaria, pues han reducido el volumen de movimiento de mercancías en los puertos y han afectado el empleo en esta actividad. Esto ha generado el descenso en las actividades operativas y de transbordo, dificultando la garantía de conservar la presencia de los trabajadores en las instalaciones portuarias.

7. ¿Cuáles han sido los sectores productivos más afectados por la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Los entrevistados indicaron que la industria manufacturera han sido las más afectadas por la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional, debido a su fuerte dependencia de la obtención de insumos del extranjero y la incesante necesidad de vender sus productos en el mercado internacional, por ende, cuando el volumen de importaciones y exporta-

ciones disminuye, las industrias manufactureras son las que más sufren. Adicional, se identificaron otros sectores como el turismo, la agricultura, pesca, banano, camarón, construcción referente a la adquisición de maquinaria, entre otros.

8. ¿Qué acciones considera usted que se deben aplicar con la finalidad de incrementar las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Bajo la perspectiva de los entrevistados, a fin de incrementar las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional se deben gestionar acciones que permitan fortalecer la infraestructura portuaria, modernizar el equipamiento de los puertos, fomentar la participación de empresas privadas en la operación de los puertos, fortalecer la capacidad de gestión de las autoridades portuarias, mejorar el ambiente de negocios en los puertos para reducir los costos de operación y promover el uso de tecnologías avanzadas en el despacho de carga para mejorar su nivel de eficiencia.

Acciones estratégicas orientadas al sistema portuario nacional

Con la finalidad de mejorar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, se determinan las siguientes acciones estratégicas.

- 1) Fortalecer la infraestructura portuaria: esto a través de un proceso de mejoramiento de la conectividad de los puertos con las vías de transporte terrestre y aéreo, así como con los centros de distribución.
- 2) Modernizar el equipamiento de los puertos: con la finalidad de mejorar la eficiencia en el despacho de carga. En este ámbito la adquisición de nuevos equipos podría mejorar tanto la seguridad, como la calidad y gestión de las operaciones portuarias; dentro de este marco se destaca la importancia de integrar un sistema de control de tráfico marítimo (cámaras visuales, receptores, estaciones, radares) y un sistema de identificación automática de estación primaria y secundaria.
- 3) Mejorar el ambiente de negocios en los puertos para reducir los costos de operación: esto mediante la simplificación de los procesos del sistema portuario, reducción de los costos de operación y el fortalecimiento de la capacidad de gestión de las autoridades portuarias para mejorar la eficiencia en la operación de los puertos.
- 4) Incrementar la capacidad de los puertos: con la finalidad de atender el crecimiento de la demanda de servicios portuarios. Esto se puede desarrollar mediante la ampliación del área de operaciones de los puertos, mejoramiento del acceso a los puertos para facilitar el tránsito de vehículos y carga, ampliación de la infraestructura y capacidad de almacenamiento.
- 5) Fomentar la participación de empresas privadas en la operación de los puertos para mejorar la eficiencia: esto mediante el establecimiento de incentivos fiscales u otros beneficios que estimulen la inversión privada en el sector portuario.
- 6) Fortalecer la capacidad de gestión de las autoridades portuarias para mejorar la eficiencia en la operación de los puertos: esto mediante la capacitación y el entrenamiento de sus funcionarios, la mejora de la infraestructura y la implementación de mecanismos de gestión eficientes. Asimismo, se pueden establecer normas y reglamentos claros que favorezcan la eficiencia en la operación de los puertos.
- 7) Promover el uso de tecnologías avanzadas en el despacho de carga para mejorar la eficiencia: en este marco se integran tecnologías avanzadas como el uso de equipos de rastreo y seguimiento de la carga, el empleo de sistemas automatizados de despacho de carga y la implementación de sistemas de información para el control de la carga.

Conclusiones

Las conclusiones del presente estudio se encuentran fundamentadas en el cumplimiento de los objetivos específicos; bajo este enfoque, se concluye que el comercio internacional representa un instrumento que posibilita el mejoramiento de la economía de los países en vías de desarrollo, actividad en la cual se ve involucrada la logística internacional, un factor que permite establecer el contacto entre múltiples naciones con el propósito de gestionar las relaciones comerciales. Dentro de este paradigma, se enfatiza la importancia del sistema portuario nacional, elemento que facilita el comercio exterior y contribuye al crecimiento de las importaciones y exportaciones de una determinada nación.

Con respecto al segundo objetivo, se concluye que en los últimos años las importaciones han experimentado una tendencia negativa, sobre todo en el año 2020 cuando se presentó la pandemia, situación que difiere del ámbito de las exportaciones. Dentro de las causas que produjeron la baja de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional se integra el cierre de los puertos, los problemas logísticos, limitaciones en el comercio internacional, interrupción de las actividades productivas, entre otros aspectos. Estos ocasionaron un impacto negativo en la actividad portuaria, debido a la reducción del volumen de carga y su incidencia en el empleo portuario.

Finalmente, con el propósito de incrementar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional se determinaron un conjunto de acciones estratégicas que involucran el fortalecimiento de la infraestructura portuaria, la necesidad de modernizar el equipamiento de los puertos, mejorar el ambiente de negocios en los puertos para reducir los costos de operación e incrementar la capacidad de los puertos. Asimismo, se destacó la oportunidad de fomentar la participación de empresas privadas en la operación de los puertos para mejorar.

Bibliografía

Autoridad Portuaria. (2022). Estadísticas – Autoridad Portuaria de Guayaquil. Recuperado 21 de enero de 2022, de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/la-institucion/estadisticas/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2019). Plan Estratégico Institucional 2019-2021. Recuperado de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/04/plan_estrategico_institucional_apg_2019-2021.pdf

Beetrack. (2018). ¿Qué es la logística internacional? Importancia, funciones y características. Recuperado de <https://www.beetrack.com/es/blog/que-es-la-logistica-internacional>

Bonomelli, G. (2020). La pandemia del coronavirus y su impacto sobre el comercio internacional: Una mirada sobre el mundo y Argentina. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (30), 5-12. <https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i30.45>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020, agosto 6). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45877-efectos-covid-19-comercio-internacional-la-logistica>

Fernández, D., & Ospina, Y. (2020). Impacto de la pandemia del Covid-19 en las operaciones de importación y exportación de mercancías por vía marítima en Colombia (Universidad Antonio Nariño). Universidad Antonio Nariño, Cali. Recuperado de <http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/1797/1/2020DanielaAndreaFernandezMartinezYesicaOspinaAstros.pdf>

Freire, M. J., López, B., & Pais, C. (2018). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 51(153), 517-550. <https://>

doi.org/10.22201/ij.24484873e.2018.153.13649

Gobierno de la República del Ecuador. (2019). Los puertos del Ecuador se proyectan a gran escala – Autoridad Portuaria de Guayaquil. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/los-puertos-del-ecuador-se-proyectan-a-gran-escala/>

González, L. (2020). Las plataformas logísticas en los corredores comerciales. Caso particular. *Sapientia Technological*, 1(1), 36-49.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill Education.

ICEX. (2018). Infraestructura portuaria en Ecuador. Recuperado de <https://www.icex.es/icex/Get-Documento?dDocName=DOC2018794499&urlNoAcceso=/icex/es/>

Macías, K. V., Correa, R., Álvarez, J., & Del Río, M. (2021). Effects of Covid-19 on Ecuador's international trade. *Contaduría y Administración*, 66(5), 1-24. <https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2021.3336>

Marinucci, E. (2021). Logística y transporte internacional: La disrupción ante el COVID-19. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (32), 6-21. <https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i32.71>

Martínez, J. (2021). COVID-19: Globalización contra pandemia. *Cuadernos de Información Económica*, Mayo-Junio(276), 59-67. Recuperado de https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_CIE/276art08.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019a). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2018. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018_MTOP.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019b). Estadísticas portuarias y de transporte marítimo 2019. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019_MTOP.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2020. Recuperado de <http://www.camae.org/wp-content/uploads/2021/08/Boletin-Estadistico-2020-MTOP.pdf>

Muñoz, J. J., & Muñoz, B. S. (2018). Comparación de la Logística entre Colombia y Ecuador (Unicatólica). *Unicatólica*. Recuperado de <http://repository.unicatolica.edu.co/handle/20.500.12237/1004>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, Pub. L. No. Registro Oficial 732. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuarios_en_el_ecuador_2016.pdf

Olivero, O. (2020). Análisis del Impacto del COVID19 en la Logística Marítima Internacional Periodo Marzo – Mayo 2020 (Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil). Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Guayaquil. Recuperado de <http://biblioteca.uteg.edu.ec:8080/bitstream/handle/123456789/1346/An%C3%A1lisis%20del%20Impacto%20del%20COVID19%20en%20la%20Log%C3%ADstica%20Mar%C3%ADtima%20Internacional%20Periodo%20Marzo%20%E2%80%93%20Mayo%202020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Quevedo, M., Vásquez, L., Quevedo, J., & Pinzon, L. (2020). COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador I Quevedo-Barros. *Dominio de Las Ciencias*, 6(3), 1006-1015. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1330>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2018). Introducción. Recuperado 8 de diciembre de

2021, de <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>

Servicio Nacional de Aduanas de Chile. (2019). Rol de la Aduana en la facilitación del comercio. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de Aduana website: <http://www.aduana.cl/rol-de-la-aduana-en-la-facilitacion-del-comercio/aduana/2007-03-01/122328.html>

SITL Américas. (2019). Importación y exportación. Recuperado de <https://www.sitlamericas.com/es-mx/importacion-y-exportacion.html>

Solórzano, S., & Balseca, L. (2017). Comercio internacional: Nuevas perspectivas de mercado para los productos derivados de cacao de la provincia de El Oro-Ecuador. *Tzhoecoen*, 9(3). <https://doi.org/10.26495/rtzh179.323327>

Ulloa, N., Fajardo, V., González, M., & Solórzano, S. (2021). Estrategias post Covid-19: Desafíos para las empresas exportadoras de productos tradicionales. *INNOVA Research Journal*, 6(2), 180-195. <https://doi.org/10.33890/innova.v6.n2.2021.1636>

Zamora, A., & Paz, I. (2020). Las Aduanas de México: Un Análisis de Eficiencia a través de la Metodología DEA Network. *Análisis económico*, 35(90), 173-198.

Anexos

Anexo A. Formato de la Entrevista

¿Cómo han evolucionado las importaciones y exportaciones nacionales en el sistema portuario nacional en los últimos años?

¿Qué factores han generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

¿Qué efectos ha provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

¿Considera que la pandemia ha sido un factor que ha mermado las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

¿Qué medidas adoptadas por las diferentes naciones para contrarrestar la pandemia han provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

¿Qué impacto económico ha generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

¿Cuáles han sido los sectores productivos más afectados por la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

¿Qué acciones considera usted que se deben aplicar con la finalidad de incrementar las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

La evolución de las exportaciones de camarón hacia el mercado de China en el período 2017-2021

Julio Steven Banchón Zavala / beerme_31@hotmail.com

María Claudia Rivas / coordinadorgradoonline05@uteg.edu.ec

Resumen

La presente investigación se ejecutó con el objetivo general de analizar la evolución de las exportaciones de camarón hacia el mercado de China en el período 2017-2021. El estudio se desarrolló bajo un diseño no experimental, corte longitudinal, enfoque mixto, y método deductivo. La recolección de la información se llevó a cabo mediante el uso de una entrevista aplicada a cinco exportadores de camarón y la revisión documental. Los resultados del estudio evidenciaron que las exportaciones del camarón ecuatoriano hacia el mercado chino han presentado una tendencia creciente sostenida en los últimos años, logrando un mayor auge en el 2021 con ventas de \$2.296.094.720,9. Sin embargo, se destacan las consecuencias negativas presentes en el 2020, dado que, la identificación de rastros de Covid-19 en los contenedores del producto produjeron el retiro del mismo en el mercado chino, la suspensión de las importaciones del camarón ecuatoriano y la reducción de su consumo, ocasionando pérdidas económicas significativas en el sector. En consecuencia, para mejorar las exportaciones de camarón hacia China se delimitaron un conjunto de acciones que implican la creación de una red de contactos en el mercado chino, el fortalecimiento de campañas publicitarias, establecimiento de acuerdo comerciales, mejoramiento de la calidad de las exportaciones, promoción de la cadena de valor del camarón e implementación del método drawback.

Palabras clave: Exportaciones, camarón, China, evolución

Introducción

En la actualidad, Ecuador representa uno de los productores de camarón más importantes a nivel mundial (Vega, Apolo, & Sotomayor, 2019), transformándose en un sector que ha ganado protagonismo y dinamismo dentro de la economía nacional (Sánchez, Vayas, Mayorga, & Freire, 2020). En los últimos años, Ecuador se ha establecido como el mayor productor de camarón en la esfera occidental y a nivel global se encuentra ubicado en el segundo puesto luego de Tailandia. La producción camaronera está concentrada en ciertas provincias costeras del país, destacando el Guayas, Manabí, El Oro, Esmeraldas y Santa Elena (Granoble, Ávila, & Conforme, 2021). Desde el año 2017, se estableció como el primer producto de exportación del país con el 18% de participación, desplazando al banano (12%); para este período, el camarón se exportó hacia 50 países, produciendo ventas de \$269 millones (Cámara Nacional de Acuacultura, 2017).

Cabe mencionar que, la mayor parte de la producción camaronera se dirige a China, representando el 53% de participación durante el 2020 y 48% en lo que va del 2021 (Cámara Nacional de Acuacultura, 2021). Durante el 2019, el sector camaronero ecuatoriano exportó alrededor de \$ 3,890.4 millones, donde China abarcó el 60% de dichas ventas (Morocho, Cabrera, & Calvache, 2020); no obstante, para julio del 2020, el envío del producto cayó un 70% (El Universo, 2020). En

la actualidad, se reconoce que el crecimiento y desarrollo de la industria camaronera del país se debe en gran parte a la apertura otorgada por el mercado asiático, especialmente China; sin embargo, pese a la relevancia de este panorama no se excluye los desafíos que ha presenciado este sector en los últimos años, afectando la economía del Ecuador. En este ámbito, se destacan como problemas principales la caída del precio internacional del producto, la incidencia de la pandemia, el cumplimiento de los requisitos de importación hacia China y la suspensión de tres empresas camaroneras por el hallazgo de rastros de Covid-19 en los empaques externos del camarón y en el interior de los contenedores, produciendo un gran impacto negativo en las exportaciones del producto (Global Seafood, 2020).

La línea investigativa de este trabajo es Gestión empresarial, responsabilidad social y competitividad de la empresa ecuatoriana. La pregunta de investigación consiste en conocer ¿Cuál es el análisis de la evolución de las exportaciones de camarón hacia el mercado de China en el período 2017-2021? Por ende, el objetivo general es analizar la evolución de las exportaciones de camarón hacia el mercado de China en el período 2017-2021. Los objetivos específicos son definir los argumentos teóricos sobre la exportación, el camarón y el mercado chino; revisar las exportaciones de Camarón hacia China en libras e ingresos en ventas durante el periodo 2017-2021; proponer acciones de mejora para incrementar la exportación de camarón hacia China.

DESARROLLO TEMÁTICO

Antecedentes Referenciales

Mehak y Mohsin (2020) efectuaron una investigación en Pakistán que tuvo como objetivo estudiar la pesca de camarón en este país y su exportación a China. Para esto, se aplicó como metodología la revisión documental de fuentes secundarias. Entre los resultados que se consiguieron se pudo constatar que la producción de pesca de camarón de diferentes tipos durante el año 2015 fue de 18,981 toneladas, pero con el tiempo este recurso pesquero ha disminuido por la sobreexplotación. En cuanto a la producción acuícola de camarones, ha tenido un mayor ritmo llegando a producir en 2015 119 toneladas, aunque su tasa de crecimiento sigue siendo baja. En cambio, la cantidad de exportación de las empresas camaroneras ha crecido llegando a vender 21,155 toneladas, siendo China el país de mayor mercado de exportación emergente, por lo cual el 75% de los productos de camarón son exportados a China.

El estudio efectuado en Esmeraldas-Ecuador por Guashpa (2021) tuvo como objetivo analizar las exportaciones de camarón ecuatoriano hacia el mercado asiático durante el periodo 2014-2020. La investigación se realizó bajo la metodología de enfoque mixto, investigación documental e histórica, método analítico y alcance descriptivo, las técnicas de recolección de datos fueron la revisión documental. Entre los hallazgos de la investigación se encontró que las exportaciones de camarón han tenido una tendencia alcista desde varios años atrás hasta el año 2019, lo cual ha mostrado un pequeño retroceso en el 2020 a causa de la Covid-19. En cambio, Vietnam fue el país asiático a donde más se exportó camarón durante el año 2014 al 2017 donde tuvo su auge con más de \$120 millones. Mientras que, en el periodo 2018 a 2020 se incrementó la venta hacia China con una exportación en 2019 de \$50 millones, pero decayendo en 2020 a menos de \$40 millones, al igual que en Vietnam en 2019 con un poco menos de \$20 millones, convirtiéndose China en el principal comprador de camarón congelado.

En la investigación desarrollada en Guayaquil-Ecuador por Ramírez (2019) se planteó como objetivo analizar las exportaciones de camarón durante el periodo 2014-2018. Este estudio se llevó a cabo mediante un enfoque cuantitativo, investigación de tipo descriptiva y exploratoria, el método inductivo y deductivo, la muestra fue de 305 trabajadores de empresas acuícolas, la técnica fue la encuesta y entrevista. Los resultados mostraron que las exportaciones de camarón ecuatoriano han tenido una tendencia continua al alza a partir del 2015 llegando a exportar en el 2018 más de \$3 millones, lo cual representó en el Producto Interno Bruto (PIB) del país el 2.9%. En el año 2014, Ecuador fue el cuarto mayor exportador de camarón a nivel mundial con una participación del 11.7%, en el 2015 subió al segundo lugar con una participación del 13.8% por debajo de India, en el 2016 se mantuvo en el segundo puesto con participación del 14.6%, en el 2017 siguió ocupando en segundo lugar con una participación del 16.7% y en el 2018 aunque mantuvo nuevamente el segundo lugar su participación apenas bajó a 16.6%. Además, se supo que el 60% de los trabajadores tienen conocimiento acerca del proceso de exportación, el 45% conoce las normativas sanitarias internacionales de calidad, el 97% consideran que se debe buscar nuevos mercados y el 68% cree que la mayor traba que tienen son los aranceles.

Comercio Exterior

El comercio exterior se trata del intercambio comercial de servicios o productos que es efectuado entre dos o más países, teniendo como objetivo que los Estados implicados logren satisfacer sus necesidades externas como internas del mercado. Para lo cual, esta actividad se debe efectuar bajo una serie de convenios, acuerdos y normas internacionales que son las que regulan varios aspectos, tales como los procedimientos, impuestos y productos de exportación. Las principales características del comercio exterior son: (a) la aduana es el organismo que se encarga del control de los procesos de exportación e importación de capitales y mercancías; (b) los países que están interesados en el intercambio suelen suscribir convenios y acuerdos para una mayor facilidad de los procesos de intercambio; (c) la salida y entrada de servicios o productos genera flujo de divisas y si la moneda es diferente al valor de la divisa se maneja el tipo de cambio; (d) los países con los cuales se realiza el intercambio tienen economías abiertas, es decir, que tienen acuerdos comerciales o permiten transacciones con otros países (Jesuites Educació, 2021).

En el comercio exterior se realizan dos tipos de operaciones que son las exportaciones e importaciones de servicio, bienes o productos. El comercio de importación se da cuando una empresa adquiere bienes a otra organización de otro país, mientras que el comercio de exportación se da cuando una empresa vende bienes a otra organización en diferente país (Comercio y Aduanas, 2021).

La exportación se refiere a una actividad comercial en donde se realiza el envío o la venta de productos a otro país, también se la considera como el efecto y acción de enviar servicios y bienes que tienen un fin comercial desde un país hacia uno en el exterior. Las personas que pueden exportar son la persona jurídica o natural, sean estas extranjeras radicadas en el país o ecuatorianas, las mismas que deben registrarse como exportadoras en el sistema ECUAPASS. Para la exportación existen ciertos regímenes aduaneros, los cuales son la exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, la exportación temporal con reimportación en el mismo estado y la exportación definitiva (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador [SENAE], 2018).

La exportación definitiva se refiere al régimen que permite la salida de las mercancías de manera definitiva fuera de la zona especial de desarrollo económico o del territorio aduanero comunitario que se encuentra en el territorio aduanero ecuatoriano. Además, esta se debe sujetar a las disposiciones establecidas en el código y otras normas aplicables (Código Orgánico de la Producción,

Comercio e Inversiones [COPCI], 2018).

Acuicultura

La acuicultura es una actividad que ha tenido en los últimos tiempos un rápido crecimiento, lo cual se debe a la aportación a la demanda de los productos acuícolas y a la producción pesquera mundial. Esto se debe en parte al cambio de los hábitos alimenticios porque creen que son más nutritivas y sanas las carnes blancas, así como al crecimiento de la población mundial. Además, la acuicultura es ubicada como una actividad estratégica por el potencial para reducir la pobreza, la aportación al sector agroalimentario y por incidir en el desarrollo regional y local. Sin embargo, esta actividad suele enfrentar ciertos riesgos biológicos que se manifiestan en enfermedades que tienden a atacar la producción de camarón de granja sin importar la época, entre ellas se encuentran el síndrome de muerte temprana y el virus de la cabeza amarilla que han provocado graves daños en el sector impidiéndoles que realicen planes de desarrollo e investigación que les ayude a generar proyectos innovadores que les garantice mantenerse en el mercado internacional (Beltrán, 2017; Cuéllar, Asiain, Juárez, Reta & Gallardo 2018).

De igual forma, la acuicultura es un sector muy importante a nivel mundial de la industria alimenticia. Esta se constituye como una fuente de ingresos, empleo y proteínas. En cuanto al camarón, es un producto que dispone de un alto valor, por ese motivo es producido en la región de América Latina y Asia, siendo este producto destinado para la exportación, lo cual representa un sustento para varios países en desarrollo. En el año 2015 los mayores productores de camarón eran en primer lugar China, seguido de India e Indonesia quedando Ecuador en el cuarto lugar con una participación de 10.39%. Hasta el año 2019 en Ecuador había 210 mil hectáreas destinadas a la producción de camarón, las cuales estaban distribuidas por provincias. La mayor cantidad de hectáreas se encuentran en el Guayas con el 60%, le sigue El Oro con el 15%, Esmeraldas y Manabí con el 9% respectivamente, por último, Santa Elena con el 7%. Además, en el Ecuador existen 187 empresas camaroneras exportadoras y productoras, las cuales se encuentran afiliadas a la Cámara Nacional de Acuicultura, de las cuales 143 son empresas exportadoras y 144 empresas productoras (Vega et al., 2019).

Producción de Camarón en el Ecuador

La producción de camarón en el Ecuador se dio a inicios del año 1968, pero su expansión industrial se logró en 1970, por lo tanto, se conoce que tiene 50 años de respaldo la actividad camaronera. Esto ha permitido que en la actualidad exista un gran desarrollo técnico-productivo en lo que tiene que ver con la cosecha, el cultivo, la exportación y comercialización del camarón. En el país, en la región de la costa específicamente en la provincia de El Oro es un sector productivo y fructífero. Esta provincia cuenta con factores diferenciadores propios como son los manglares y esteros que poseen una riqueza mineral de sus aguas y diversidad natural del suelo que facilitan la comercialización, la pesca y cultivo de camarón en las parroquias y cantones que se dedican a esta actividad (Varela, Elizalde, Solórzano & Varela, 2017; Gonzabay, Vite, Garzón & Quizphe, 2021).

La actividad camaronera inició en 1968 en las cercanías de Santa Rosa-El Oro como se había mencionado, pero en 1974 el cultivo de camarón ya se desarrollaba en un espacio comprendido de 600 hectáreas que corresponde a la provincia del Guayas y El Oro, en donde disponían de abundancia de post-larvas y salitrales que le permitieron hacer de esta actividad un negocio rentable. En el año 1999, se vivió una gran afectación en el cultivo de camarón por el virus de la

Mancha Blanca, lo cual provocó un gran impacto en la producción de este crustáceo que terminó reduciendo las plazas de trabajo y afectando la economía (Herrera, Herrera, & Betancourt, 2021).

Exportaciones de Camarón

Durante el año 2018 la producción mundial de camarones de cultivo llegó a casi cuatro millones de toneladas que representa un incremento del 3% al 5% en comparación al año anterior. En el Ecuador la producción de camarón alcanzó casi 500 mil toneladas durante el 2018, en cambio, en el país de China hubo un incremento del 10% mostrando una inversión de la tendencia negativa que venía presentando este país. En el caso de Vietnam se vio el mismo panorama que China con un aumento en su producción, mientras que, en Indonesia e India se mostró una tendencia a la baja de su producción. En el caso de Ecuador durante el 2018 mantuvo su posición estable logrando enviar a los mercados asiáticos el 61% de sus exportaciones, pero las exportaciones de Vietnam que era el mayor comprador se redujeron en un 10% que corresponde a cerca de 202 mil toneladas, aunque esto fue un paso para atrás con este país se logró la venta directa con China que representan un aumento de 512% (Food and Agriculture Organization of the United Nations [FAO], 2019).

Problemas del sector camaronero durante la pandemia

Durante el mes de julio del 2020 se conoció por parte de la Dirección General de Aduana China que tres empresas camaroneras ecuatorianas fueron suspendidas para la exportación hacia dicho país, debido a que encontraron en las paredes internas de un contenedor y en la parte exterior de cinco cajas de camarón muestras positivas de la Covid-19 (Vera & Santana, 2020). Debido a este suceso, en el país se creó el Comité Técnico de Supervisión (COT) para la Covid-19, la cual estuvo liderada por el Ministerio de Producción, Comercio, Inversión y Pesca y con la coordinación de la Cámara Nacional de Acuicultura del Ecuador y la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad. Estas entidades se encargan del monitoreo, implementación y diseño de políticas de seguridad e higiene alimentaria. En cambio, el COT realiza como tarea fortalecer los procedimientos que se efectúan con el fin de controlar y prevenir los riesgos asociados a la Covid-19 entre los trabajadores de la industria pesquera y acuícola (Cámara Nacional de Acuicultura, 2020).

Para el mes de agosto del mismo año, el país asiático de China readmitió las exportaciones de dos de las empresas camaroneras, entre ellas la Pesquera Santa Priscila que es la compañía con mayor peso en el sector camaronero, dicha suspensión se quitó al pasar el proceso de supervisión de protocolos anticovid, al día siguiente recuperó el aval para exportar la sexta empresa de más peso que es Empacreci, sin embargo, la empresa Edpacif que es la octava más relevante de este sector debió esperar que se anulen sus suspensiones. Además, se estableció que la reanudación del comercio con China sería inmediata, una vez que se efectuaron las auditorías virtuales en los puertos de pre y pos embarque, empacadoras y las plantas de camarón para constatar que se cumplen los protocolos que exige el mercado internacional (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020).

A inicios del año 2021 se volvió a suscitar una suspensión a una empresa camaronera ecuatoriana por el país de China, esto se debió a que encontraron la presencia del virus de la Mancha Blanca, situación que conllevó a que se realicen negociaciones diplomáticas bilaterales donde se intercambió información técnica entre las partes, aspecto que le permitió resolver aspectos de bioseguridad. Para el mes de marzo, el país asiático levantó la suspensión a la camaronera Sociedad

Nacional de Galápagos (Songa), pero esto se logró gracias a que el Ecuador reforzó las medidas de bioseguridad con el fin de garantizar la salud de sus consumidores y generar confianza. Por ese motivo, el gobierno ecuatoriano tiene un compromiso con este sector que es afinar la cadena productiva por medio de la desinfección, incremento de inspecciones y de preservar la trazabilidad integral del camarón (El Comercio, 2021; Gobierno de la República del Ecuador, 2021).

Metodología

El diseño de la investigación aplicado fue el no experimental, debido a que se utilizó la observación de las variables para obtener la información con la particularidad que se usó el corte longitudinal con el fin de analizar un período de tiempo; para describir las propiedades del fenómeno se tuvo un alcance descriptivo. Cabe recalcar que todos estos procedimientos metodológicos fueron sustentados por el enfoque mixto que utiliza la estadística y análisis numérico para la evaluación de datos, así como también la riqueza interpretativa que aporta el enfoque cualitativo (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014), para que a través de aquello determinar la evolución del camarón en el mercado chino en los periodos del 2017 al 2021.

El método utilizado fue el deductivo al partir de una revisión de la bibliografía para aplicarla a un contexto específico. Por otro lado, la entrevista es una acción comunicativa que se efectúa entre un grupo de personas y que posee una estructura específica organizacional, mediante una serie de interrogantes que deben ser respondidas con completa veracidad y honestidad (Hernández et al., 2014). En relación con la técnica de la investigación usada fue la entrevista, a través de una muestra por conveniencia realizada a cinco exportadores de camarón al mercado chino con diez años de experiencia, cuya finalidad fue conocer cuál ha sido la evolución del sector. Sumado a la evaluación de información pública acerca de la industria enfocada a las exportaciones de China basándose del análisis documental, cuyos datos se obtuvieron de la Cámara Nacional de Acuicultura (2022).

Se entrevistó solo a cinco expertos por cuestiones de tiempo, ya que se requiere dedicarle mucho tiempo para contactar a expertos, coordinar la entrevista y preparar el cuestionario; asimismo, se pueden gastar muchos recursos monetarios en buscar expertos y contactarlos. Por otro lado, el esfuerzo por coordinar la entrevista con más de cinco personas puede considerarse un esfuerzo considerable, sumado a la dificultad de encontrar expertos que estén dispuestos a participar.

Resultados

Los resultados recabados evidenciaron que las exportaciones de camarón desde el Ecuador al mundo representaron \$5,078 millones en exportaciones en 2021. Esto ha significado un crecimiento del 77.5% con relación al 2017, mostrándose la fortaleza de las exportaciones del país en este producto en el último año. En cambio, en el 2020 se observó una desaceleración de las exportaciones, dado principalmente por los problemas de la pandemia.

Tabla 1: Exportaciones totales de camarón desde Ecuador hacia el mundo

Año	Exportaciones totales	Libras	Precio promedio
2017	2.860.631.432,8	938.583.529,0	3,05
2018	3.198.715.523,0	1.115.223.755,0	2,87
2019	3.652.684.080,7	1.397.490.379,0	2,61
2020	3.611.870.630,0	1.491.132.214,0	2,42
2021	5.078.825.249,5	1.855.634.851,0	2,74

Nota. Adaptado de Cámara Nacional de Acuicultura (2022)

En el caso de China, para el año 2021 se exportó camarón ecuatoriano por un valor aproximado de \$2,296 millones, cuya participación en dicho nicho de mercado estuvo por el 46.4%. Lo antes mencionado, determina que se debe emplear mejores lineamientos de control y que las empresas camaroneras tengan estandarizados sus actividades operativas con la finalidad de expandirse y fortalecer las alianzas con el mercado chino. Esto especialmente, por la reducción de exportaciones de camarón ecuatoriano a China en el 2020, lo cual pudo ser evitado.

Tabla 2: Exportaciones de camarón de Ecuador hacia China

Año	Exportaciones	Libras	Precio promedio
2017	104.456.563,2	33.158.114,0	3,15
2018	611.186.335,1	217.814.506,0	2,81
2019	1.986.273.373,8	767.310.244,0	2,59
2020	1.876.600.317,7	787.881.416,0	2,38
2021	2.296.094.720,9	860.142.564,00	2,67

Nota. Adaptado de Cámara Nacional de Acuicultura (2022)

Tabla 3: Participación del camarón ecuatoriano en el mercado de China

Año	Participación de mercado
2017	3,5%
2018	19,5%
2019	54,9%
2020	52,8%
2021	46,4%

Nota. Adaptado de Cámara Nacional de Acuicultura (2022)

Resultados de la entrevista

Las entrevistas realizadas se plasman en la siguiente tabla (4) del presente documento.

Tabla 4: Resultados de entrevista

Pregunta	Respuesta
1. ¿Qué factores han favorecido las exportaciones del camarón ecuatoriano hacia el mercado chino?	Las exportaciones de camarón ecuatoriano a China han sido favorecidas por el incremento del poder adquisitivo de las clases medias en China, el cual ha generado un aumento en el consumo de pescado y mariscos. Asimismo, el camarón ecuatoriano tiene una elevada calidad y un precio competitivo en el mercado chino, contribuyendo significativamente en la permanencia del sector camaronero ecuatoriano dentro de este mercado.
2. ¿Cómo han evolucionado las exportaciones del camarón ecuatoriano hacia el mercado chino en los últimos cinco años?	Las exportaciones de camarón ecuatoriano hacia el mercado chino en los últimos cinco años han mostrado un crecimiento significativo, logrando mantener una tendencia creciente sostenida con el paso del tiempo pese a la reducción estimada del 5.5% en el año 2020 debido a la manifestación de la pandemia y sus efectos. Sin embargo, en el 2021 se evidenció una recuperación alentadora en las exportaciones de camarón del 22.4%, mejorando la situación del sector.
3. ¿Cuál ha sido el impacto económico que han generado las exportaciones de camarón hacia el mercado chino en la esfera económica nacional?	Las exportaciones de camarón a China han tenido un gran impacto en la economía nacional, ya que la apertura de este mercado ha incrementado el empleo, la producción y la competitividad en el sector camaronero. Además, se ha reducido el costo de producción de camarón, lo que ha permitido que este producto se encuentre a un precio competitivo en el mercado internacional.
4. ¿Qué desafíos ha presentado el sector camaronero en los últimos cinco años para gestionar las exportaciones hacia el mercado chino?	En los últimos cinco años, el desafío principal que ha enfrentado el sector camaronero ecuatoriano en el mercado chino ha sido el reto de competir en precios con otros países productores de camarón, destacando a Tailandia, Vietnam e India. A esto se integra el aumento en las barreras fitosanitarias para garantizar el ingreso del producto al mercado chino, la caída del precio del camarón a nivel internacional, la pandemia, el cumplimiento de los requisitos de importación en tiempos de pandemia y la suspensión de camaroneras ecuatorianas por el descubrimiento de rastros de Covid-19 en los contenedores del producto.
6. ¿Qué aspectos han afectado las exportaciones de camarón hacia el mercado chino a lo largo de la pandemia?	La presencia de rastros de la Covid-19 en el interior de los contenedores del producto ecuatoriano generaron la reducción del consumo del camarón en el China, el retiro del producto de sus mercados y la suspensión de las importaciones del camarón ecuatoriano, aspectos que generaron una caída en los ingresos del país dado la crisis que presentó el sector camaronero por las pérdidas económicas derivadas del gigante asiático.

7. ¿Qué medidas ha gestionado el sector camaronero para mitigar los efectos de la pandemia y promover las exportaciones del producto hacia el mercado chino?

Las principales medidas que ha gestionado el sector camaronero para mermar los efectos de la pandemia corresponden al fortalecimiento de los programas de sanidad e inocuidad en las plantas camaroneras, implementación de medidas de bioseguridad, desarrollo de controles rigurosos para el tratamiento y manejo del producto durante su producción y exportación en conjunto con la promoción de campañas de marketing para promover las exportaciones de camarón hacia el mercado chino.

8. ¿Qué acciones considera que se deben aplicar con la finalidad de incrementar las exportaciones de camarón hacia el mercado chino?

Dentro de las acciones se destaca la creación de una red de contactos en el mercado chino, fortalecer las campañas publicitarias del producto hacia China, establecer acuerdos comerciales con importadores y distribuidores chinos del producto, mejorar la calidad de las exportaciones, fortalecer la cadena de valor del camarón ecuatoriano e implementar el método de drawback.

Análisis de Resultados

De acuerdo con, la información recabada en las entrevistas en cuanto a los aspectos que han beneficiado a las exportaciones de camarón ecuatoriano a China se destaca el poder adquisitivo de la clase media en dicho país, junto al consumo de pescado y mariscos. Del mismo modo, el camarón ecuatoriano goza de gran calidad y precio competitivo segmentándose estratégicamente dentro de este mercado. Por otro lado, la evolución de ese producto en los últimos cinco años deja en evidencia un aumento significativo, caracterizando una tendencia creciente en el futuro pese a la reducción considerable por los estragos de la pandemia. No obstante, en el 2021 se mostró un alza alentadora del 22.4%, mejorando la situación de la industria camaronera.

Todo lo antes mencionado, muestra la importancia de este sector para el desarrollo económico y manufacturero del país, influyendo positivamente en la generación de plazas laborales y precios competitivos en el mercado internacional. Dentro de los desafíos presentados en los últimos periodos se encuentra el desafío de competir en precios con otros productores como Tailandia, Vietnam e India. Incluyendo, las barreras por los protocolos de bioseguridad de China para el ingreso del camarón, también es evidente los estragos de la pandemia, la documentación y lineamientos de importación y la suspensión de camaroneras por rastros de la Covid-19 en el producto.

Ante tales aseveraciones, es necesario que se empleen medidas y políticas que refuercen la producción y comercialización de este sector al mercado internacional con la finalidad de que se posicione como un producto de calidad, eficiente y seguro para consumir. Otra de las medidas para disminuir los efectos de la pandemia debe centrarse en el fortalecimiento de los programas de sanitización e higiene en las plantas camaroneras, implementación de monitoreos específicos para el tratamiento del producto en la etapa de producción y exportación. La promoción publicitaria y marketing es un requisito indispensable para promover las exportaciones de camarón hacia el sector chino y, por ende, alcanzar el éxito comercial, abarcar otros mercados con el buen posicionamiento del producto, entre otros factores.

Posteriormente, las acciones deben estar sujetas a canales de contactos, reforzar las promociones dentro de las campañas publicitarias, determinar acuerdos comerciales con importadores y distribuidores, aumentar la calidad de las exportaciones, consolidar la cadena de valor y desarrollar el método de drawback. Este último, es de gran importancia, ya que su enfoque parte de devolver un porcentaje de los impuestos a los exportadores, con el fin de que los productos no pierdan

competitividad en el mercado internacional.

En resumen, los agentes principales de esta economía deben ir en constante búsqueda de técnicas de procesos, tales como equipos y tecnologías que permitan mejorar la calidad del producto como la seguridad y efectividad de los métodos productivos, con el único objetivo de brindar confiabilidad e inocuidad a los compradores de camarón. Por ende, ambos atributos deben ir de la mano a fin de que todos sean beneficiados de este sector que abarca alta comercialización y rentabilidad a nivel nacional e internacional.

Acciones de mejora para incrementar la exportación de camarón hacia China

Dado las opiniones de los entrevistados, a continuación, se determinan un conjunto de estrategias de mejora fundamentadas en las respuestas de los expertos.

- Creación de una red de contactos en el mercado chino: La red de contactos en el mercado chino deberá estar compuesta por exportadores, importadores y otros actores claves del mercado. Esta red se utilizará para compartir información sobre el mercado chino, las oportunidades de exportación y las tendencias de consumo, además de establecer relaciones comerciales con los actores claves.
- Fortalecer las campañas publicitarias del producto hacia China: Estas campañas deben basarse en la diferenciación del producto a través de la calidad y el precio, empleando herramientas como las redes sociales y el marketing digital para promover el producto y sus exportaciones.
- Establecer acuerdos comerciales con importadores y distribuidores chinos del producto: Estos acuerdos comerciales permitirán a las empresas camaroneras ecuatorianas ampliar su red de contactos en el mercado chino y negociar mejores precios para el producto.
- Mejorar la calidad de las exportaciones: Esto podría realizarse mediante el fortalecimiento de la cadena de producción, mejorando las condiciones de cultivo, la selección de las especies de camarón más adecuadas para la producción intensiva, el mejoramiento de las técnicas de cultivo y la implementación de buenas prácticas agrícolas. También es necesario mejorar la calidad de los inputs utilizados en la producción de camarón, implementando controles de calidad en la producción de alimentos para camarón, mejorando la calidad del agua de cultivo y fortaleciendo el control de plagas y enfermedades.
- Fortalecer la cadena de valor del camarón ecuatoriano: Desarrollar acciones como la capacitación y el asesoramiento técnico, la promoción de las asociaciones productivas y la implementación de estándares de calidad en la producción y exportación del producto. También se deben mejorar los procesos de producción y la logística para reducir los costos de producción y transporte, y se debe fomentar el uso de tecnologías innovadoras.
- Implementar el método de drawback: Esto representa una forma de promocionar las exportaciones y consiste en la devolución de los tributos que el sector paga al momento de importar los insumos para la producción y exportación del producto.

Conclusiones

Conforme el desarrollo del estudio se concluye que la acuicultura representa un sector importante para la industria alimenticia, constituyendo una fuente relevante de ingresos y empleo. En este ámbito, se destaca el camarón, producto que sustenta un valor elevado en las regiones de Asia y América Latina, cuyas exportaciones simbolizan un sustento valioso para los países en vías de de-

sarrollo, destacando Ecuador donde el sector camaronero y su prevalencia en grandes mercados ha contribuido ampliamente en el desarrollo y crecimiento económico del país.

Con respecto a las exportaciones de camarón hacia el mercado chino, se determina que Ecuador ha presentado una tendencia creciente sostenida durante los últimos años, lo cual se ha reflejado en libras y en las ventas del camarón. Sin embargo, se enfatiza un leve descenso de las exportaciones en el 2020, lo cual derivó de la pandemia de la Covid-19 y sus consecuencias, generando efectos económicos negativos importantes en el sector.

Referente a las estrategias de mejora para incrementar las exportaciones de camarón hacia China, se determinaron un conjunto de acciones orientadas a la creación de una red de contactos en el mercado chino, fortalecimiento de las campañas publicitarias del producto, establecimiento de acuerdos comerciales con importadores y distribuidores chinos del camarón ecuatoriano. Adicional, se enfatiza el mejoramiento de la calidad de las exportaciones, fortalecimiento de la cadena de valor del camarón ecuatoriano y la implementación del método de drawback.

Bibliografía

Beltrán, M. (2017). Innovación en el sector acuícola. *Revista Ra Ximhai*, 13(3), 351-364.

Cámara Nacional de Acuacultura. (2017). El camarón se convierte en el primer producto de exportación no petrolera del país. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de <https://www.cna-ecuador.com/el-camaron-se-convierte-en-el-primero-producto-de-exportacion-no-petrolera-del-pais/>

Cámara Nacional de Acuacultura. (2020). Boletín—Exportación de camarón ecuatoriano a China. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de <https://www.cna-ecuador.com/boletin-exportacion-de-camaron-ecuadoriano-a-china/>

Cámara Nacional de Acuacultura. (2021). Estadísticas. Camarón – Reporte de Exportaciones Ecuatorianas Totales. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de <https://www.cna-ecuador.com/estadisticas/>

Cámara Nacional de Acuacultura. (2022). Estadísticas – Cámara Nacional de Acuacultura. Recuperado 21 de enero de 2022, de <https://www.cna-ecuador.com/estadisticas/>

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. , Pub. L. No. Registro Oficial Suplemento 351 (2018).

Comercio y Aduanas. (2021, julio 15). ¿Qué es el comercio exterior? Definición y cómo funciona. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de Comercio y Aduanas website: <https://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioriyaduanas/que-es-comercio-exterior/>

Cuéllar, M., Asiain, A., Juárez, J., Reta, J., & Gallardo, F. (2018). Evolución normativa e institucional de la acuacultura en México. *Agricultura, sociedad y desarrollo*, 15(4), 541-564.

El Comercio. (2021). Pekín levanta suspensión a camaronera ecuatoriana tras diálogo diplomático. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de El Comercio website: <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/china-ecuador-exportacion-camaron-cancilleria.html>

El Universo. (2020, agosto 22). Envíos de camarón a China cayeron más del 70 % en julio. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de El Universo website: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/08/22/nota/7949998/exportaciones-camaron-ecuador-2020>

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2019). Se estima que 3 millones de toneladas de camarón entraron en el comercio internacional en 2018. Recuperado 10 de diciembre

- de 2021, de <https://www.fao.org/in-action/globefish/marketreports/resource-detail/es/c/1241043/>
- Global Seafood. (2020). La industria camaronera de Ecuador superando numerosos obstáculos en 2020. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de Global Seafood Alliance website: <https://www.globalseafood.org/advocate/la-industria-camaronera-de-ecuador-superando-numerosos-obstaculos-en-2020/>
- Gobierno de la República del Ecuador. (2021). China levanta suspensión de exportación a empresa camaronera Songa. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de <https://www.cancilleria.gob.ec/china/2021/03/27/china-levanta-suspension-de-exportacion-a-empresa-camaronera-songa/>
- Gonzabay, Á., Vite, H., Garzón, V., & Quizhpe, P. (2021). Análisis de la producción de camarón en el Ecuador para su exportación a la Unión Europea en el período 2015-2020. *Polo del Conocimiento: Revista científico - profesional*, 6(9), 1040-1058.
- Granoble, P., Ávila, M., & Conforme, D. (2021). Comportamiento del sector camaronero como determinante en la generación de empleo en el Cantón Jama. *Polo del Conocimiento*, 6(9), 1897-1914. <https://doi.org/10.23857/pc.v6i9.3146>
- Guashpa, W. (2021). Análisis de evolución de las exportaciones de camarón ecuatoriano en el período 2014-2020 hacia el mercado asiático (Potifia Universidad Católica del Ecuador). Potifia Universidad Católica del Ecuador. Recuperado de <https://181.39.85.171/bitstream/123456789/2593/1/GUASHPA%20ACOSTA%20WASHINGTON.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill Education.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw-Hill Education.
- Herrera, A., Herrera, A., & Betancourt, V. (2021). Análisis de la proyección de las exportaciones de camarón del Ecuador, año 2020. 9(2), 7-12.
- Jesuïtes Educació. (2021, mayo 24). ¿Qué es el comercio exterior? Definición y características. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de FP Online website: <https://fp.uoc.fje.edu/blog/que-es-el-comercio-exterior-definicion-y-caracteristicas/>
- Mehak, A., & Mohsin, M. (2020). A preliminary study on the shrimp fishery in Pakistan. *Indian Journal of Geo Marine Sciences*, 49(4), 559-566.
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2020, agosto 12). Ecuador logra revertir suspensión de China a establecimiento procesador de camarón tras negociaciones diplomáticas y técnicas. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de El País website: <https://elpais.com/economia/2020-08-12/china-readmite-las-exportaciones-de-camaron-ecuatoriano-tras-supervisar-sus-protocolos-contr-la-covid-19.html>
- Morocho, Z., Cabrera, A., & Calvache, A. (2020). Impacto económico en el sector camaronero post COVID-19. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0EaeoEn3ySkJ:https://investigacion.utmachala.edu.ec/sitio/impacto-economico-en-el-sector-camaronero-post-covid-19/+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=ec>
- Ramírez, E. (2019). Análisis del comportamiento de las exportaciones de camarón en el período 2014-2018 (Universidad Ecotec). Universidad Ecotec. Recuperado de <https://repositorio.ecotec.edu.ec/bitstream/123456789/115/1/RAMIREZ%20EMILY.pdf>
- Sánchez, A., Vayas, T., Mayorga, F., & Freire, C. (2020). Acuicultura y Pesca de Camarón. Recuperado de <https://blogs.cedia.org.ec/obest/wp-content/uploads/sites/7/2020/06/Acuicultura-y-pes->

ca-de-camar%C3%B3n.pdf

SENAE. (2018). Para Exportar. Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>

Varela, H., Elizalde, B., Solórzano, S., & Varela, G. (2017). Exportación de camarón de la provincia de El Oro en el contexto del Tratado Comercial con la Unión Europea. *Revista Espacios*, 38(61), 24.

Vega, F., Apolo, N., & Sotomayor, J. (2019). La productividad del sector camaronero en la Provincia de el Oro y su impacto al medio ambiente. *Revista Científica Agroecosistemas*, 7(1), 39-44.

Vera, J., & Santana, J. (2020). El impacto de Covid-19 en la economía del sector camaronero del cantón Pedernales en el año 2020. *ULEAM Bahía Magazine*, 1(2), 81-89.

Anexos

Anexo A. Formato de entrevista a exportadores de camarón

¿Qué factores han favorecido las exportaciones del camarón ecuatoriano hacia el mercado chino?

¿Cómo han evolucionado las exportaciones del camarón ecuatoriano hacia el mercado chino en los últimos cinco años?

¿Cuál ha sido el impacto económico que han generado las exportaciones de camarón hacia el mercado chino en la esfera económica nacional?

¿Qué desafíos ha presentado el sector camaronero en los últimos cinco años para gestionar las exportaciones hacia el mercado chino?

En temas de pandemia ¿Cuál ha sido el impacto económico que ha generado la presencia del Covid-19 en el sector camaronero ecuatoriano?

¿Qué aspectos han afectado las exportaciones de camarón hacia el mercado chino a lo largo de la pandemia?

¿Qué medidas ha gestionado el sector camaronero para mitigar los efectos de la pandemia y promover las exportaciones del producto hacia el mercado chino?

¿Qué acciones considera que se deben aplicar con la finalidad de incrementar las exportaciones de camarón hacia el mercado chino?

Análisis y propuesta dirección de recursos para crecer en el movimiento de carga Puerto Esmeraldas

Thalía Alejandra Villavicencio Miranda / thali1898_01@hotmail.com

María Claudia Rivas / coordinadorgradoonline05@uteg.edu.ec

Resumen

La escasez de inversión estatal ha perjudicado notablemente al puerto de Esmeraldas, el que podría estar a la par de los otros puertos que mueven grandes cantidades de carga anualmente como es el claro ejemplo del puerto de Posorja que tiene una concesión e inversión extranjera y es notable el movimiento de carga que ha tenido este desde que empezó su funcionamiento esto gracias a la tecnología y maquinaria para los procesos; es por esto que realizando una propuesta para atraer la inversión extranjera, mostrando el análisis de las cantidades de toneladas que se movían en este puerto y lo que se podría llegar a mover en el caso del que es este esté en óptimas condiciones, se podría reestablecer el funcionamiento del puerto y porque no crecer en el mismo.

Palabras clave: Planificación, Carga portuaria, Esmeraldas

Introducción

El presente trabajo está bajo una línea de investigación de sistemas económicos, economía internacional, globalización, desarrollo. Tiene el propósito de analizar los aspectos que han perjudicado el movimiento de carga en el puerto de Esmeraldas afectando la economía de la ciudad y el país.

La falta de inversión provoca pérdidas en los puertos del Ecuador. Conoce la situación actual de crisis a la que nos enfrentamos muchos como país, más aún en el nuestro que venimos arrastrando crisis de años por diferentes motivos. Los puertos, que deberían representar el motor de la reactivación en estas épocas de crisis, los puertos estatales están en problemas por falta de inversión básica, más aún en la situación actual de pandemia.

El puerto de Esmeraldas es el claro ejemplo de lo mencionado, significativas pérdidas por la falta de inversión básica en esta entidad se han visto en los últimos meses, sin olvidar todas las consecuencias que esto desencadena como el desempleo y la pobreza. El análisis y propuesta de la dirección de recursos es necesario en este caso ya que no se han entregado las cantidades correspondientes a la entidad y vemos las consecuencias ahora en pérdidas millonarias. El objetivo general de la investigación se basa en clarificar la dirección de recursos estatales en el puerto de Esmeraldas, mediante la investigación en las pérdidas generadas en exportaciones e importaciones.

Los objetivos específicos son, comparar el movimiento en toneladas de carga que se han generado en los últimos años hasta ahora, logrando conocer que propicio la disminución de las mismas. Definir los puntos clave en donde hace falta la inversión básica en el puerto para optimizar procesos en exportaciones e importaciones. Lograr una propuesta para atraer la inversión extranjera y catapultar el movimiento de carga en el puerto de Esmeraldas.

DESARROLLO TEMÁTICO

Marco referencial

Los puertos son espacios estratégicos que contribuyen a la inserción de los países en la dinámica del comercio y los negocios internacionales, pero esta visión estratégica que adoptan los Estados sobre sus puertos, en ocasiones dejan de lado los intereses y necesidades de las propias ciudades donde están ubicados estos puertos. Actualmente, el vínculo de las ciudades con sus puertos depende del diálogo y de la conciliación de intereses de diversos actores públicos, privados y de la sociedad civil que permitirán llevar a cabo un plan conjunto para el desarrollo. Los puertos no deben ser vistos como enclaves comerciales únicamente; en realidad son parte de la identidad y del patrimonio de sus ciudades y bajo esta premisa no podemos analizarles de manera separada (Vergara, Herrera, & Armas, 2021).

La inserción de Esmeraldas en el contexto nacional ocurre de manera tardía, producto de un entramado de variables étnicas, políticas, geográficas y económicas que van sumiendo a la provincia en un vaivén de crecimiento y estancamiento a lo largo de su historia. Evidentemente, estas características son propias también de la ciudad capital de la provincia, en cuyo caso lleva el mismo nombre: Esmeraldas (Vergara, Herrera, & Armas, 2021, pág. 166).

Vinculación tardía de Esmeraldas al contexto económico nacional

Mientras gran parte de la costa ecuatoriana se vinculaba de manera exitosa al comercio internacional y jugaba un rol relevante en el crecimiento económico del país, la provincia de Esmeraldas, a pesar de su posición geográfica privilegiada y sus riquezas naturales seguía quedando rezagada en el proceso. Según (Minda, 2002), “Esmeraldas se vinculó a la economía nacional vía productos de recolección y exportación determinados por los ciclos de auge y caída de los precios en el mercado internacional” (Minda, 2002, pág. 18). En 1909, por ejemplo, las exportaciones de tagua y caucho esmeraldeñas representaron el 31 % y 13,7% respectivamente, del total nacional (Minda, 2002) con lo cual los productores asentados en el propio territorio también necesitaban el funcionamiento del puerto, que era un fondeadero natural (Plaza, 2016).

La concentración de la actividad bananera y el mayor aprovechamiento estaba en la costa sur del país. Por otra parte, hasta mediados del siglo XX, la provincia de Esmeraldas no tuvo una infraestructura adecuada para conectarse con el resto del país, en especial con lo que naturalmente debía constituirse como su hinterland, es decir, la sierra norcentral. En la figura 1 se muestra la ubicación de los principales puertos del país. Se muestra la zona de influencia natural del puerto de Esmeraldas, que incluye a la capital del país ubicada en la Provincia de Pichincha.

Figura 1: Ubicación de puertos del Ecuador

Evolución del Puerto comercial de Esmeraldas desde 1970 hasta la actualidad

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas es creada como una entidad de derecho público bajo el decreto ejecutivo N° 1043, se establece con personería jurídica, patrimonio y fondos propios, facultado para administrar el Puerto Comercial. La regulación jurídica de su actividad se normó en el decreto supremo 290, de la Ley de régimen administrativo Portuario Nacional, donde se estableció que los puertos del país contarían para la administración, operación y administración con las autoridades portuarias (Ley de Régimen Administrativo Portuario, 1976).

Desde sus inicios se establece el modelo de gobernanza centralizado para la planificación, dirección, coordinación, orientación, y control de la política naviera y portuaria nacionales (Ley General de Puertos, 1976). El primer puerto concesionado del país fue el puerto Comercial de Esmeraldas. En el 2004, la administración y operación del terminal portuario pasó al Consorcio Puerto Nuevo Milenio (CPNM), con una concesión a 25 años de plazo con una concesión total en la parte administrativa y operativa, según lo establecieron los contratos de concesión. Para el Estado la concesión del puerto era el paso a la modernización, aumento de la competitividad y desarrollo para la provincia, sin embargo, esto no se vio reflejado. La concesión terminó mucho antes de los plazos establecidos por incumplimiento de lo ofertado por parte de la empresa CPNM (Pesantes, 2016). En el 2010, la administración vuelve a manos estatales, (Autoridad Portuaria de Esmeraldas) quien gestiona y provee los servicios portuarios hasta la actualidad.

El puerto comercial de Esmeraldas con la administración de Autoridad Portuaria depende directamente del estado central, regulada por en el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, y más específicamente por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial; no existen órganos territoriales locales que tengan influencia en la regulación de la actividad Portuaria.

El puerto Comercial de Esmeraldas es un puerto multipropósito, con tres muelles, uno de servicios con un calado de 11,5 metros, con acceso directo desde mar abierto, cuenta con una dársena, bodegas, patios de contenedores, equipamiento para la movilización de contenedores carga suelta, carga al granel. El frente marítimo de la ciudad de Esmeraldas está conformado por el puerto Comercial, el terminal Marítimo Petrolero de Balao, hasta el Puerto Pesquero Artesanal.

Del mismo modo cabe resaltar que el puerto Comercial forma parte de la plataforma logística de la ciudad en los que se encuentra, una Zona de Apoyo Logístico (ZALSA), el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, aeropuerto internacional, puerto pesquero, y el puerto petrolero (Banco Mundial, 2018).

Tabla 1: Transporte de carga en los puertos en 2017-2018

	Toneladas métricas		TEUS		Naves		% participación pmd.
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017-2018
Esmeraldas (APE)	581249,00	546241,00	40958,00	34672,00	188,00	187,00	2,65
Manta (APM)	784776,00	904765,00	4,00	20,00	435,00	496,00	3,90
Guayaquil (APG)	8699340,00	8517310,00	867769,00	846081,00	726,00	830,00	40,54
Bolívar (APB)	1617712,00	1692,13	89164,00	113515,00	357,00	393,00	3,81
Terminales Portuarios Habilitados	9534685,00	11276774,00	1003822,00	1218200,00	982,00	945,00	49,00
Total	21219779,00	21248800,13	2003734,00	2214506,00	4705,00	4869,00	100,00

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017-2018

La centralización de la actividad portuaria especialmente en la provincia del Guayas hace que la actividad naviera se concentre en ese territorio. La diversificación de rutas, la privatización de servicios y terminales portuarios en algunos casos han posicionado bajo mejores condiciones a la empresa privada frente a la pública en lo que tiene que ver con tarifarios y costos de servicios, reflejados en las estadísticas de la tabla 1. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2019)

Esta realidad de las concesiones, años atrás no cuestionada, se empieza a reflejar en la preocupación de los propios operadores de la provincia, teniendo en cuenta la gran inversión realizada en el puerto de Posorja por la compañía DP WORLD. Las condiciones favorables de la concesión le colocan en posiciones de ventaja ante los terminales portuarios cercanos, sin importar la gran capacidad logística que tengan estos últimos (Vision 360, 2019).

En promedio, más de una centena de productos ecuatorianos salen de esta infraestructura. Entre los principales están de palma, banano, café, camarón, frutas varias, muebles, químicos, estructuras metálicas y hasta vehículos. A pesar de este movimiento económico, que genera más de 4.000 empleos directos y 10.000 indirectos, es una de las zonas más olvidadas del país. Así, apenas ha recibido cerca del 0,5% del Producto Interno Bruto (PIB); es decir, alrededor de \$500 millones entre transferencias a sus gobiernos locales durante los últimos años. Por ejemplo, en 2020, el

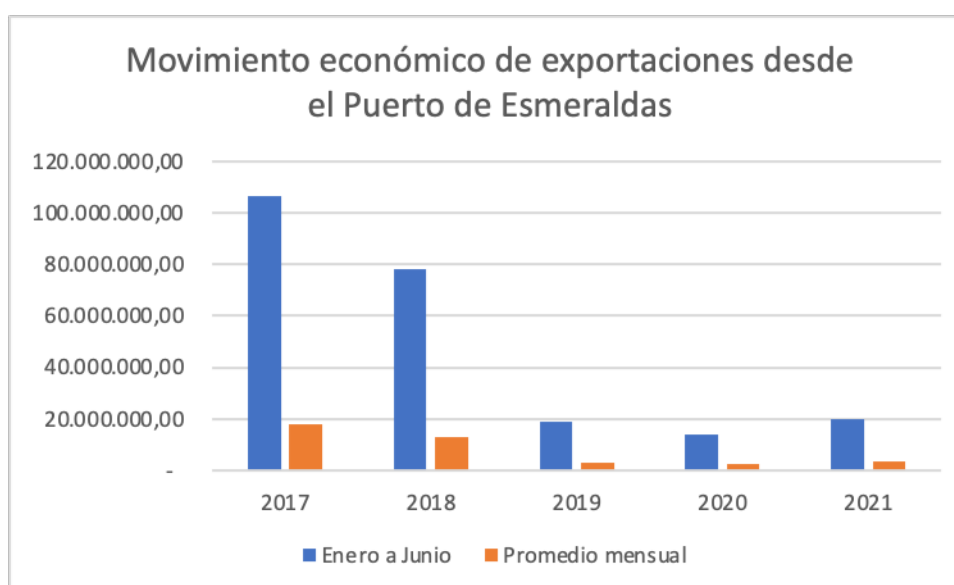
presupuesto ejecutado detalla que los municipios esmeraldeños recibieron \$52,28 millones, la prefectura sumó \$27,59 millones y las juntas parroquiales llegaron a \$9,12 millones.

Cargamentos caen más de 81%; como reportó LA HORA, a través de una nota publicada el 8 de septiembre de 2021, la falta de atención e intervenciones oportunas han provocado que se declare la calamidad pública en el puerto de Esmeraldas. (La Hora, 2021)

La razón es que el 70% de la operación portuaria está paralizada y solo se estaría trabajando con el 30%. Así, no todos los buques de carga pueden llegar y se generan millonarias pérdidas. En otras palabras, el abandono y los problemas vienen de años atrás y según Lorena Andrade, economista e investigadora en comercio exterior, ya ha generado que se pierda más del 81% de las exportaciones que salían del puerto. “Hace cuatro años, el puerto de Esmeraldas movía más de \$150 millones en exportaciones anuales. Este monto se redujo a un poco más de \$21 millones en 2020. El deterioro es notable y se necesitan medidas urgentes para no golpear aún más a la economía local”, acotó. (La Hora, 2021)

Hasta un 40% del empleo formal en la zona depende del buen funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria. La pérdida mensual es de más de \$86 millones, comparado con los niveles que se tenían en 2017; lo que podría empeorar los ya malos índices de pobreza y mercado laboral (La Hora, 2021).

Figura 2: Movimiento económico de exportaciones desde el Puerto de Esmeraldas



Fuente: La Hora

El 80% de la operación portuaria sería paralizada debido a los bajos niveles del calado operativo del canal navegable. La crisis de operación del Puerto Comercial de Esmeraldas se agravó por el bajo calado operacional del canal navegable, que llegó a solo 4 metros, el más bajo en los últimos años, siendo de 14 metros. Otro de los factores en alerta es la falta de un dragado integral, ya que en la actualidad hay una alta sedimentación. Por lo tanto, cualquier problema de sedimentación genera una crisis, como la que se vive en estos momentos en el Puerto de Esmeraldas, la cual afectaría la economía esmeraldeña y también la entrada de los buques de carga al puerto por la falta del dragado. (La Hora, 2021)

La situación es grave ya que se estima que en cuatro meses, los buques no puedan entrar a Esmeraldas y deberán ser desviados a los puertos vecinos. En cifras, más o menos el 80% de la operación general sería restringida, lo que afectaría a la reactivación económica de Esmeraldas", indicó César Marchán, dirigente del Sindicato de Obreros de Autoridad Portuaria. (La Hora, 2021)

Esta problemática, obligó a que se declarara la calamidad pública, pues el 70% de la operación portuaria está paralizada y solo se estaría trabajando con el 30%, asimismo los busques de cargas no estarían llegando hasta el puerto, lo que dejaría millonarias pérdidas. En meses anteriores el gerente de Autoridad Portuaria Yamil Franco, acudió hasta el Ministerio de Finanzas para pedir los recursos y poder intervenir en el mejoramiento del puerto pero recibió respuestas negativas, tanto para el mantenimiento como para el dragado integral. Por ello, el Sindicato de Obreros de Autoridad Portuaria, ha iniciado acciones con la entrega de oficios a las autoridades de Esmeraldas para que se impulse la autogestión de regeneración del puerto. En las peticiones que se entregaron a la gobernadora de Esmeraldas Tania Obando, a la alcaldesa Lucía Sosa y a la prefecta Roberta Zambrano, destaca el dragado integral para una mejor navegabilidad fluvial tanto comercial como turística. Piden también que se declare en Emergencia al Puerto Comercial de Esmeraldas, asimismo impulsar la reactivación económica que en su operatividad genera indirectamente 2.000 plazas de empleo a la ciudadanía.

Además, en el puerto hay una obra paralizada de 25 millones de dólares, la cual impulsó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP con la Alianza Público Privada para realizar un dragado integral y el reforzamiento de los muelles, sin embargo ha sido una acción abandonada y recursos perdidos por que no se hizo ninguna labor, indicó Luis Martínez, secretario general de Autoridad Portuaria. En la actualidad el Puerto Comercial solo realiza trabajos de garaje para carros, ya que al muelle solo llegan barcos carreros y las demás operaciones están paralizadas poniendo en alerta roja nacional a esta actividad. (La Hora, 2021)

Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2020.

Tabla 2: Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2020

CARGA MOVILIZADA DE ENERO - DICIEMBRE DEL 2020													
TIPO DE CARGA	Importaciones												Total
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
TOTAL	12.718	9.287	6.860	8.934	56.718	190	8.413	4.567	325	32.816	3.627	4.939	149.394
Carga General	4.836	0	0	0	0	0	0	0	0	8	576	0	5.420
Contenedores	2.039	3.641	2.097	2.333	4.888	0	0	0	0	0	0	0	14.998
Granel Sólido	0	0	0	0	49.425	0	0	0	0	24.195	0	0	73.620
Granel Líquido	3.900	2.968	3.000	4.000	1.750	0	7.800	3.800	0	7.800	2.892	4.200	42.110
Vehiculos	1.943	2.678	1.763	2.601	655	190	613	767	325	813	159	739	13.246
TIPO DE CARGA	Exportaciones												Total
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
TOTAL	5.139	2.087	177	51	6.065	13.282	14.939	0	2.551	0	0	1.405	45.696

Carga General	0	1.936	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.953
Contenedores	33	151	160	51	11	0	0	0	0	0	0	0	406
Granel Sólido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Granel Líquido	5.106	0	0	0	6.054	13.282	14.939	0	2.551	0	0	1.405	43.337
Vehiculos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Tabla 3: Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2016-2020.

TIPO DE CARGA	2.016		2.017		2.018		2.019		2.020	
GA	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP
Carga General	197.362	5.361	79.725	209	27.122	3.821	15.013	68	5.420	1.953
Contenedores	57.600	8.081	83.757	8.239	65.431	3.831	39.027	1.279	14.998	406
Granel Sólido	75.167	118.932	62.909	117.681	164.994	74.617	148.831	37.878	73.620	0
Granel Líquido	33.300	201.017	39.215	171.679	40.166	125.392	60.811	20.043	42.110	43.337
Vehiculos	8.308	0	17.827	10	40.632	235	28.092	206	13.246	0
TOTALES	371.738	333.391	283.433	297.817	338.345	207.896	291.774	59.474	149.394	45.696
	705.128		581.250		546.241		351.248		195.090	

Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Inversiones privadas para puertos

La búsqueda de inversión privada para este puerto es necesaria en este tiempo ya que debido a la falta de recursos estatales se están generando pérdidas millonarias como ya lo mencionábamos anteriormente. Volver a la concesión de este puerto sería no solo beneficio para el inversor sino que para nosotros como país en seguir creciendo comercialmente y mayormente este sector del país que según las estadísticas mostradas en la tabla 3 sabemos lo que puede llegar a mover este.

Se recomienda hacer un presupuesto de lo faltante en equipamiento y lo que hay que mejorar en funcionamiento de lo que ya posee el puerto; según esto y en conjunto con las autoridades pertinentes, quienes están a cargo del puerto actualmente hacer una propuesta a las empresas que ya trabajan en el país en concesión con otras entidades, de la mano con presentar las cantidades necesarias a posibles inversores nacionales, sean empresas o personas naturales; como última instancia llegar a diferentes países con los que se tiene tratados o con los que en su mayoría serían beneficiados por carga que salga de este puerto para así lograr un aliado para el puerto, la ciudad y el país.

Metodología

(Castillero, 2015) Sostiene que, existen diferentes tipos de investigación, de acuerdo con el propósito con el que se realizan. Es por eso que, la presente investigación tiene un diseño no experimental, transeccional ya que no se generan acontecimientos sino que se analiza los ya existentes;

tiene un enfoque cuantitativo con información tipo numérico para definir esquemas y que se logre la comparación en el cambio sea avance o disminución de las exportaciones e importaciones. Tiene un alcance descriptivo correlacional debido a que se utilizan eventos ya observados con sus diferentes elementos, se busca analizar el impacto de la falta de recursos para el puerto tanto en importaciones y exportaciones como también en procesos internos que desencadenan en la productividad de este (Hernandez Samperi, Fernandez Collao, & Baptista Lucio, 2014).

El método lógico utilizado en este artículo es el deductivo ya que a partir de la documentación obtenida se analizan los cambios que se han manifestado en exportaciones e importaciones a través de este puerto en los últimos años y con esto se podrá estudiar a fondo el porqué de la variabilidad en cantidades en producción de este. Con el método inductivo, se obtendrán conclusiones a partir de la observación de hechos y de la revisión documental del material obtenido.

Las técnica documental es la manejada en esta investigación junto con la recolección de datos a través de la página web oficial del puerto de Esmeraldas, siendo estos reportes anuales de los movimientos de carga, contenedores y totales de exportaciones e importaciones en los últimos años, con esto también el análisis de estos datos obtenidos para lograr las comparaciones y que se verifique la disminución o aumento en las diferentes categorías que se estudian, con el fin de que se logre una respuesta al porqué de las pérdidas a través de este puerto.

Resultados

El análisis en la documentación obtenida a través de la página de la Autoridad portuaria de Esmeraldas y demás fuentes nos muestra el total de carga movilizada en toneladas métricas del año 2020 en importaciones y exportaciones, nos muestran que los valores han ido en descenso notablemente en comparación al 2019 por diferentes motivos ya conocidos como son la falta de inversión en el puerto para la óptima producción en distintos departamentos y de igual manera la pandemia que ha sido perjudicial para todo el mundo en el aspecto económico y mucho más en el transporte internacional. Podemos notar que el deceso en producción en exportaciones para este puerto es notable de mes a mes a inicios del 2020 e incluso algunos meses registro cero producción en el transcurso del año.

En la tabla número tres donde se muestran los totales anuales desde el 2016 se puede ver ya un deceso de total de importaciones y exportaciones año a año en la producción del puerto, de igual manera denota que el movimiento en importaciones es mayor siempre a sobre el de las exportaciones; pero como ya se mencionaba al final de cada año se nota la diferencia hasta el 2020.

Figura 3: Movimiento de carga en toneladas a través del puerto de Esmeraldas en 2016-2020



Fuente: Elaboración propia

Conclusiones

A pesar del tiempo transcurrido desde que la pandemia inicio en el resumen del último año se puede notar que las cifras han ido volviendo a la normalidad por así decirlo, sin embargo no son las cantidades ideales de lo que se espera para el puerto. Los recursos proporcionados para mejorar el funcionamiento del puerto no son los mismos se podría decir que en este tiempo las prioridades son otras como la salud para el estado pero sin circulante no es suficiente para nada.

Notamos que hay una especie de patrón en el que las importaciones han sido mayores que las exportaciones en los últimos años desde el 2016 y de igual manera los totales de estas bajaron notablemente en 2019 y más aún en 2020, de igual manera la diferencia entre importaciones y exportaciones es abismal en estos dos años.

La infraestructura y mano de obra es lo que se necesita para optimizar tiempo y lograr más ganancia por esta entrada del país, las respuestas negativas por parte del estado dejan en el limbo el posible aumento de movimiento de carga en esta zona. Con la falta de inversión se mostró un aumento en el desempleo de la ciudad y de la provincia porque no decirlo, el puerto es fuente de trabajo para muchas personas y si no hay que hacer pierde el puerto, la ciudad y el pueblo.

Con la ayuda del gobierno y las autoridades pertinentes de la mano de quienes están a cargo del funcionamiento del puerto de Esmeraldas se lograría un estupendo negocio que beneficiaría a todos y debería hacerse lo antes posible.

Bibliografía

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (12 de 12 de 2019). Autoridad Portuaria de Esmeraldas. Obtenido de Autoridad Portuaria de Esmeraldas: [http:// www.puertoesmeraldas.gob.ec/images/Rendiciondecuenta2018/Formulario%20 de%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas%202018.pdf](http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/images/Rendiciondecuenta2018/Formulario%20de%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas%202018.pdf)

Alencastro, P., Calderón, H., Intiango, A., & Quiñonez, M. (2019). Factores incidentes en el volumen. Mkt descubre.

Banco Mundial. (10 de 10 de 2018). Banco Mundial. Obtenido de Banco Mundial.

Bonilla, M. (23 de 09 de 2019). Carga en puerto de Esmeraldas bajo a la mitad en 10 años. El Comercio.

Castillero, O. (2015). Los 15 tipos de investigación y características.

CEPAL. (10 de 10 de 1990). Comisión Económica de América Latina y el Caribe. Obtenido de Comisión Económica de América Latina y el Caribe.

Consejo Nacional de Marina Mercante. (10 de 10 de 1993). Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_CNMPP021-95-Modelo-Portuario-Ecuatoriano.pdf

El Comercio. (12 de 06 de 2014). El derrame de petróleo contaminó a los pescadores de Esmeraldas. El Comercio. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/derrame-petroleo-pescadores-esmeraldas.html>.

Hernandez Samperi, R., Fernandez Collao, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). Metodología de la Investigación. México: McGRAW-HILL.

La Hora. (10 de 10 de 2017). Derrame de petróleo impacta al ecosistema. La Hora. Obtenido de [https://lahora.com.ec/%20noticia/1102035121/e28098derrame-de-petrc3b3leo--impacta-al-ecosistemae28099%20Legal%20Office%20FAO%20\(2012\),%20Registro%20Oficial%20N%C2%BA%20668.%20Recuperado%20de%20http://extwprlegs1.fao.org/%20docs/pdf/ecu139222.pdf](https://lahora.com.ec/%20noticia/1102035121/e28098derrame-de-petrc3b3leo--impacta-al-ecosistemae28099%20Legal%20Office%20FAO%20(2012),%20Registro%20Oficial%20N%C2%BA%20668.%20Recuperado%20de%20http://extwprlegs1.fao.org/%20docs/pdf/ecu139222.pdf)

La Hora. (08 de 09 de 2021). Crisis portuaria afecta operatividad. La Hora. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/esmeraldas/crisis-portuaria-afecta-operatividad/>

La Hora. (14 de 09 de 2021). Falta de inversión provoca pérdidas de más de \$86 millones en el puerto de Esmeraldas. La Hora. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/pais/puerto-esmeraldas-comercio-exterior-exportaciones-economia/>

Ley de Régimen Administrativo Portuario. (10 de 10 de 1976). Ministerios de Obras Públicas. Obtenido de Ministerios de Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/>

Ley General de Puertos. (10 de 10 de 1976). Consejo Supremo de Gobierno. Obtenido de Consejo Supremo de Gobierno: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu160399.pdf>

Merino, J. P. (15 de 07 de 2015). Definicion.de. Obtenido de Definicion.de: <https://definicion.de/puerto-maritimo/>

Minda, P. (2002). La lucha por la tierra en la zona norte de la provincia de Esmeraldas. Quito: Abya-Yala.

MTOP. (10 de 10 de 2016). Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan_Estrategico-de-Movilidad.pdf

Pesantes, K. (2016). El desarrollo portuario del Ecuador. Gestión, 38-44.

Plaza, R. A. (2016). Implementación de patio para una terminal de contenedores en el puerto. Implementación de patio para una terminal de contenedores en el puerto. UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR, Quito. Obtenido de <http://www.dspace.uce>.

Vergara, m., Herrera, y., & Armas, m. (10 de 05 de 2021). Dinamicas Portuarias en el Caribe y América Latina (Vol. 7). Esmeraldas: Colección Les Océanides. Obtenido de Transformations digitales, sociétales et environnementales: https://www.researchgate.net/profile/Miguel-Cedillo-Campos/publication/352694446_Trazabilidad_de_los_flujos_de_mercancias_y_desarrollo_de_la_comunidad_portuaria_de_Veracruz_Mexico/links/60d3b0cda6fdcc75a24dea3c/Trazabilidad-de-los-flujos-de-mercancias-y-d

Vision 360. (26 de 08 de 2019). La guerra de los puertos. La guerra de los puertos.

Ánalysis de medidas contra tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil, período 2019 – 2021

Tiffany Aylín Medina Sánchez. / tiffa_medina@hotmail.com

María Claudia Rivas / coordinadorgradoonline05@uteg.edu.ec

Resumen

La presente investigación se desarrolló con el objetivo de indagar en las medidas establecidas en la legislación nacional por la autoridad portuaria referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora. La metodología correspondió a un enfoque cualitativo, con alcance descriptivo, diseño no experimental, de corte longitudinal; la recolección de la información se gestionó mediante la revisión documental y el uso de una entrevista aplicada a tres expertos en la materia. Los resultados obtenidos permitieron reconocer que comúnmente se utiliza el transporte marítimo para el tráfico ilícito de drogas debido que representa un método fácil de emplear, barato, difícil de rastrear y detectar, además de que permite trasladar una gran cantidad de drogas. Los factores que promueven este escenario aluden a la existencia de corrupción en las instituciones públicas e influencias económicas, actividades que afectan la cadena de suministro internacional dado que se proyecta una imagen carente de seguridad y confianza para la ejecución de relaciones comerciales. En la actualidad, el Estado ecuatoriano no dispone de los recursos necesarios para confrontar el tráfico de drogas en la terminal portuaria; por ende, para mejorar esta situación se determinaron un conjunto de recomendaciones que integran el fortalecimiento de los controles en aduanas y mejoras en la coordinación de las fuerzas de seguridad y autoridades portuarias. Adicional, se integra la implementación de un programa de capacitación para la detección de drogas en el personal operativo, creación de bases de datos y un plan de acción de seguridad que fortalezca la cooperación internacional.

Palabras clave: Contenedores marítimos, Drogas, Puerto, Tráfico ilícito

Introducción

Desde hace algunos años, casi un tercio del tráfico de drogas ingresado a varios países proviene de África Occidental y América Latina, el segundo es denominado el máximo productor de cocaína, y África Occidental, considerado como sector de tráfico, bodega y consumo. El consumo de drogas se suele dar en gran parte por países desarrollados, por ejemplo, zonas del continente europeo; por otro lado, la producción de droga, especialmente de la cocaína posee punto de partida en tres países, los mismos son: Colombia, Perú y Bolivia (Sampo, 2019)

En tiempos de pandemia el narcotráfico se complica debido a la menor salida de aviones y barcos transitando por el mundo; sin embargo, los buques se siguen proyectando como el principal interés para abarrotar el mercado, debido a la seguridad y protección sin mayores complejidades. Según los datos estadísticos, el tráfico de drogas es valorado en cerca de \$400 mil millones anualmente, por otro lado, las Naciones Unidas considera que aproximadamente 500 millones de contenedo-

res transitan por los mares en el ámbito mundial cada año, donde nueve de cada diez productos comerciales comparten un mismo contenedor y diversos puertos hasta el respectivo ingreso al destino, solo el 2% de dichos contenedores suelen ser supervisados (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, [EMCDDA], 2020)

El comercio en el mundo se basa en más de un 80% en el transporte comercial, lo cual implica que millones de contenedores se transportan anualmente y dado a este gran volumen no todos son inspeccionados de la manera correcta (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, [CEPAL] 2020).

Esto puede ocasionar que, se embarque drogas ilícitas en medio de la mercadería, constituyéndose como una amenaza para el suministro de comercio internacional de exportadores e importadores. En consecuencia, se propondrán estrategias de mejora para este sector a fin de disminuir o evitar la tasa alta de comercio ilegal como operativos de control portuario, estructurar mejores políticas portuarias que vayan acorde a la ley establecida, desarrollar un sistema virtual para informes y registros de toda la mercancía que ingresa y sale a fin de gestionar de forma ordenada los bienes.

De acuerdo con todos los puntos antes tratados, es importante que se conteste a la siguiente interrogante ¿Cuáles son las medidas empleadas por la autoridad portuaria frente al tráfico de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil durante el período 2019 – 2021? La línea de investigación del presente trabajo corresponde a Sistemas económicos, economía internacional, globalización, desarrollo.

Objetivos

Objetivo General

Indagar en las medidas establecidas en la legislación nacional por la autoridad portuaria referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora

Objetivos Específicos

- Identificar las normativas nacionales aplicadas a la prevención del tráfico ilícito de drogas.
- Establecer los actores y autoridades involucradas en las medidas preventivas del tráfico ilícito de drogas.
- Examinar recomendaciones brindadas por organismos internacionales para futura aplicación en el sector portuario.

DESARROLLO TEMÁTICO

Antecedentes Referenciales

Una investigación realizada por Fernández (2018) tuvo por objetivo analizar y evidenciar los factores de riesgo desde la perspectiva fiscal y aduanera, en específico las diversas operaciones ilícitas que pueden desencadenar el uso del transporte marítimo con la finalidad de ejecutar hechos criminales, el método de investigación aplicado fue bibliográfico. Los resultados del estudio evidenciaron que, actualmente se estima que cerca del 70% de la droga es trasladada mediante el transporte marítimo y en específico el contenedor como método distractor, cuyos lugares de acopio son Europa, América, entre otros. Finalmente, el esfuerzo para eliminar dicho acto constituye grandes desafíos para las sociedades actuales, debido al poder que poseen las organizaciones junto al alto índice de corrupción, ya que el mismo ambiente acarrea demasiado dinero con este acto ilícito.

Por otro lado, se trae a colación el estudio realizado por Palomino (2017) cuya finalidad fue entender los factores limitantes que enfrenta la policía para ejecutar las funciones de control, inteligencia e intervención antidrogas en Callao. Como parte de la estructura metodológica, se ejecutó un enfoque cualitativo, mediante la técnica de recopilación de información reconocida como entrevista, misma que fue realizada a los actores principales del objeto de estudio. Los resultados manifestaron que, existen retos de seguridad en torno al control del puerto, debido que, al no contar con acuerdos de vigilancia y supervisión en el puerto, el mismo se constituye como una oportunidad de comercio para el tráfico de drogas haciendo uso del transporte marítimo y abriendo puertas al comercio internacional, ante tales motivos es indispensable ejecutar mejoras en infraestructura y tecnología.

Champa (2021) realizó una investigación enfocada en caracterizar de qué forma los recursos de la Autoridad Marítima Nacional serán eficientes para contrarrestar el tráfico ilícito en el puerto del Callao, la metodología envuelve un enfoque cualitativo, usando como técnicas de recolección de datos la entrevista, la observación y el análisis documental. Los resultados evidenciaron que, los canales logísticos son escasos, recomendando de manera emergente cobertura logística y de avance tecnológico, la segunda radica en conocer información previa. Para efecto del mismo es indispensable disponer de un sistema de inteligencia que funcione como un filtro y que sirva de orientación hacia los transportes donde se pueda estar cometiendo tal acto, la tercera radica en que la Autoridad Marítima Nacional no dispone de patrulleros perennes en el sitio marítimo, es decir, no cubre más de las 100 millas de costa, finalmente, es necesario acudir al uso de radares y equipos con gran avance tecnológico, del mismo modo que reforzar al equipo de inteligencia a fin de que desempeñe una labor más organizada.

Tráfico Ilícito de Drogas Internacional

Ciertos expertos indican que las rutas marítimas del Atlántico son los principales proveedores de droga en ciertas partes del mundo principalmente de Europa de puerto a puerto y de contenedor a contenedor (Duarte & Correia de Barros, 2019; Duarte, Marcondes, & Carneiro, 2019; Gesami, 2021). Por ejemplo, la cocaína se encuentra denominada la sustancia más consumida representado por casi 1,976 toneladas, mientras que, en el año 2018 la Unión Europea (UE) registró cerca de 110,000 decomisos de droga, dado al estado de pandemia muchos traficantes han optado por estimar otras estrategias y medidas a fin de cubrir la demanda mundial, determinando que el cierre

de fronteras no ha evitado la paralización de dicho negocio. En resumen, el tráfico ilícito de dichas sustancias es un negocio ilegal a escala mundial, donde el cultivo, la elaboración, distribución y comercialización están estrechamente relacionadas a leyes y políticas que prohíben este tipo de estupefacientes (Sampo, 2019).

El tráfico, la producción y el consumo de sustancias ilícitas son parte de una red conflictiva de alcance e interés mundial, con estrategias que aún no brindan una solución efectiva hacia el tráfico ilícito en el campo global, por ello, expertos indican la importancia de investigar sobre las redes productivas del tráfico de drogas, ya que es definida como una situación compleja, multidimensional y multiterritorial. Tanto así, que el mercado de drogas se posiciona en tasas porcentuales del Producto Interno Bruto (PIB) en varios países, como Colombia; cuya economía de la cocaína figura en un 1.88 % del PIB durante el año 2018, superando el PIB dado por la exportación del café uno de los tantos productos emblemáticos del país, de forma similar los mercados más grandes de acopio de droga en valor económico son representados por Norteamérica con un total del 44 %, Europa representado por el 33 %, culminando en Sudamérica, el Caribe y Centroamérica por el 3 % del total en el ámbito mundial (Pyszczek, 2021).

Tráfico Ilícito de Drogas Nacional

Ecuador se posiciona en el tercer lugar de Sudamérica en ser intermediario del tráfico de drogas, después de Chile y Colombia, también es conocido por ser un país de tránsito para el traslado ilícito de drogas a nivel internacional de drogas, ya que para las organizaciones se encuentra en una excelente zona geográfica, del mismo modo, se ubica como uno de los principales productores en el ámbito mundial, por ende, el desarrollo del tráfico se constituye como un problema de seguridad de la sociedad y de cada uno de los agentes involucrados en lo nacional como internacional (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2017).

El Centro Internacional de Investigación y Análisis (CMCON) expresa que cerca del 70% de droga tiene punto de partida en Ecuador como destino a Estados Unidos o Europa mediante los puertos y canales marítimos; las autoridades aluden que la droga la camuflan en los contenedores que parten desde Guayaquil, cuyo proceso más empleado se da al abrir los contenedores que ya están listos para ser enviados a su lugar de destino, en ese preciso momento los traficantes aprovechan para introducir la droga en ellos, sin que el responsable portuario, el dueño del contenedor o los operadores se den cuenta de tal acto ilícito (Centro Internacional de Investigación y Análisis, [CMCON], 2019).

Métodos de Transporte del Tráfico de Drogas

Las organizaciones de traficantes, por lo general, suelen enviar en varias presentaciones los tipos de drogas, debido al aumento de las fronteras internacionales y que el acceso y el abuso de dichas sustancias en el mundo son cada vez más amplios en el mercado. Dentro de dicho tráfico ilícito suelen estar involucrados agricultores, mediadores, productores, transportistas y traficantes desencadenando diversos conflictos a los países, desequilibrio político y económico, causando malestar en la vida de los individuos y conflictos en la sociedad en general, convirtiéndolos en usuarios víctimas del negocio ilícito y manipulador (INTERPOL, 2020).

Las organizaciones suelen efectuar constantes cambios en la producción de drogas a través de la innovación del medio transporte, rutas y centros de acopio (Broadhurst, 2019; de Jesús, Alvarado, & Calderón, 2019; Guerrero C., 2020) todo esto se ejecutará según la modalidad de con-

trol emprendido como la contaminación de contenedores. Por ejemplo, el conocido gancho ciego que agrupa directamente los lotes de la droga en los contenedores de las terminales portuarias ubicándolos estratégicamente en el suelo, paredes y techo de los contenedores ubicados en las estaciones de almacenamiento. La segunda manera es el reconocido gancho blanco donde se suele contaminar ciertos productos que ingresan de las fincas u organizaciones exportadoras de alimentos, las mafias también suelen apropiarse de empresas con buen historial y legalizadas con la finalidad de evitar la supervisión. La tercera forma de operar radica en la contaminación en altamar con el objetivo de usar los canales de traslado por mar, también se incluye otros medios de transporte como el terrestre y el aéreo; la cuarta forma radica en el uso de sustancias químicas para camuflar la droga. Finalmente, se encuentra el transporte a través de las lanchas rápidas dado en aguas abiertas, cambiando la mercancía mediante el uso de lanchas hasta las embarcaciones más grandes (Rivera & Bravo, 2020).

Estado de Pandemia y el Tráfico Ilícito en el Sector Portuario

El estado de pandemia alrededor del mundo ha desencadenado drásticos cambios provocado por la Covid-19, afectando seriamente todos los sectores y calidad de vida de las personas; no obstante, el sector logístico y económico no estuvo fuera de dicha problemática y actualmente padece un gran impacto negativo (Choquet & Sam-Lefebvre, 2021; Notteboom, Pallis, & Rodrigue, 2021; Shrestha et al., 2020). Durante todo el estado de pandemia, el comercio internacional se ha llevado a cabo por medio de canales de transporte marítimo, donde en el año 2019 tuvo un avance histórico de 11,945 millones de toneladas, disminuyendo a 11,494 millones de toneladas en el año 2020, cuyo déficit interanual fue del -3.8% (CEPAL, 2021).

Con el anterior contexto, se puede aludir que esto representó una pequeña baja para el sector del tráfico ilícito de drogas, tal como lo expresa la United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) donde los protocolos, medidas y restricciones, especialmente la de transportación se convirtieron en una limitante para el libre acceso a los proveedores, productores y materiales esenciales para la elaboración de drogas. Esto acarrió a que algunos traficantes busquen nuevas alternativas de fabricación de drogas, incluso es posible que los mismos se vean en la necesidad de recurrir a nuevas rutas y proceso, debido a que, las restricciones a los viajes son un obstáculo para el traslado de dichas sustancias a diferentes fronteras o puertos del mundo (UNODC, 2020).

Seguridad en Terminales Portuarios

El factor seguridad en los puertos representa un activo para los terminales, en esta fase los productos o cargas deben estar extremadamente protegidos para su respectiva distribución y estadía en la terminal, debido que, los puertos y las terminales portuarias, se constituyen como el principal campo logístico dentro de la cadena de traslado. Según la historia los conflictos en los puertos datan de los años 60, donde los principales canales de transporte que manifiestan problemas son los buques mediante asaltos, ataques, contrabando de bienes e individuos; ante todos esos acontecimientos, las autoridades emplearon medidas de mejora en la seguridad portuaria (Romero, 2017).

Por otro lado, los puertos y las terminales sobre todo las logísticas, deben estar preparadas para cualquier tipo de amenaza suscitada como parte de su operatividad, primero está la importancia de ejecutar una correcta evaluación de los riesgos o amenazas; seguido de desarrollar un programa que permita vigilar, detectar y disminuir dichos riesgos para la seguridad. Todos estos factores exigen mejor coordinación con los organismos competentes como las autoridades de control y los

departamentos de seguridad de las empresas marítimas que acceden a servicios portuarios. Es decir, los departamentos portuarios deben contar con una actitud proactiva en torno a los casos dados, promover la conciencia en torno a la seguridad entre la sociedad portuaria, brindar capacitaciones, incluyendo el desarrollo de simulacros y planes de prevención y protección portuaria (Romero, 2017).

Código ISPS

El código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS) es un protocolo creado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el año 2004 con la finalidad de categorizar un bien común de coordinación y seguridad a fin de determinar las amenazas y riesgos portuarios, considerando normativas con el propósito de prevenirlas. Los principales retos del código son: apoyo mediante acuerdos internacionales entre gobiernos, empresas locales y sector naviero a fin de brindar la respectiva protección de las cargas o contenedores, la segunda radica en determinar cargos y responsabilidades a los gobiernos y organizaciones portuarias involucradas en la operación de tráfico marítimo, tercero asegurar fuentes oficiales de forma efectiva y fluida orientada con la protección de los buques e instalaciones, finalmente, brindar una mejor metodología que permita analizar la situación actual con el objetivo de generar procesos y planes que hagan tomar acciones rápidas frente a los niveles de seguridad que categoriza el código (Barros, 2020).

Normativas contra el Tráfico Ilícito

La Comisión Interamericana para el control del Abuso de Drogas (CICAD) expresa que, el Ecuador cuenta con el Plan Nacional de Prevención Integral y Control del Fenómeno Socio Económico de Drogas 2017-2021, mismo que fue aprobado por el reconocido Comité Interinstitucional de Drogas (CID), cuyo objetivo es brindar cobertura a los departamentos institucionales, disminución de la demanda de dichas sustancias, disminución de la oferta, políticas de control y apoyo internacional. Los actores principales en el desarrollo, implementación, análisis y evaluación de dicho plan son: cada uno de los ministerios del país, al igual que entes reguladores que monitorean dichos procesos ante tales actos ilícitos de narcotráfico. El Estado es la máxima autoridad responsable sobre el control de drogas, por ende, debe asumir y coordinar acciones estratégicas de forma planificada con cada institución de interés a fin de estructurar y efectuar sus propios planes y programas en torno a la problemática existente por muchos años, para efecto del mismo, es importante considerar los requisitos impartidos por el CID (CICAD, 2019).

Metodología

El enfoque de la investigación aplicado fue el cualitativo, debido a que se necesita analizar a profundidad la problemática planteada a través de opiniones de expertos del tema, esto se complementa con el alcance descriptivo que proporciona una medición más precisa al descomponer las características de las variables en su entorno utilizando la observación (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Basado en un diseño no experimental y como comparador cíclico, se utiliza el corte longitudinal con la finalidad de extraer información sobre las medidas aplicables en el control marítimo en los periodos del 2019 al 2021.

Para la evaluación del fenómeno de estudio se realiza dos entrevistas a funcionarios de la autoridad portuaria y a una empresa de logística de comercio exterior, debido a que no es posible acceder a una muestra mayor por las diferentes restricciones que ha impuesto la pandemia de la Covid-19, por ese motivo se optó por un muestreo no probabilístico por conveniencia. Además, el estudio se complementa con la técnica de revisión documental donde se accede a cifras alojadas en los sistemas de las páginas institucionales, con la finalidad de describir el comportamiento que han tenido las medidas aplicadas al control del tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en la ciudad de Guayaquil en los periodos descritos.

Resultados

Dentro de las medidas aplicables para el control y vigilancia de las fronteras marítimas están las acciones conjuntas entre países aliados, orientadas a evitar la migración ilegal de personas, tráfico de mercancías, tráfico de combustibles, pesca ilícita por no tener los permisos y no ser declaradas, robo de motores y narcotráfico. Para ello las inspecciones ejecutadas se hacen a nivel de extensión de la plataforma continental, zona económica exclusiva, mar territorial y aguas interiores. La finalidad de la realización de estos controles es que la actividad de comercio exterior se realice de forma segura y evitar la circulación de actividades ilícitas, para ello los tipos de contenedores son fundamentales para evitar el transporte de drogas y así se fortalezca la estructura delictiva. Los controles están asociados a la medición de indicadores de riesgo donde se aplica un semáforo que es clasificado en colores rojo, verde y amarillo, el primero indica una inspección inmediata de la mercancía a trasladar, la segunda que un funcionario haga las verificaciones pertinentes y la tercera inspección documental (Murillo & Soto, 2020).

A pesar de todas estas situaciones ejecutadas en la actualidad el mejor filtro de revisión es el pre monitoreo de contenedores apoyándose de las tecnologías de la información con la finalidad de evitar la contaminación de las mercaderías a trasladar con drogas. Entre los equipos tecnológicos utilizados para la verificación están los escáneres y GPS que se complementan con el trabajo conjunto a nivel nacional e internacional. Estas acciones conjuntas se aplican debido a que el 70% de la droga es transportada vía marítima y los países de preferencia son los de Europa y Estados Unidos. Dentro de la logística aplicada para llevar la droga hacia su destino final está que es producida en Colombia para posteriormente dirigirse al centro de acopio en el Ecuador para enviarlos vía exportación por transporte marítimo, lo que da como resultado el incremento de actos delictivos por pelea de territorios, siendo Europa el 80% del destino. Para reducir el impacto del comercio de drogas vía marítima las autoridades antinarcótico hacen uso de forma constante escáneres y rayos x con la finalidad de en caso de observar algún ilícito proceder a la inspección física del contenedor (Ministerio de Gobierno, 2022).

Resultados de la entrevista

1. Bajo su percepción ¿Por qué los medios marítimos constituyen la vía más común para gestionar el tráfico ilícito de drogas? (Determine sus razones)

Los entrevistados manifestaron que los medios marítimos representan la vía más común para la gestión del tráfico ilícito de drogas, debido que representa un método barato, difícil de rastrear, fácil de emplear y permite transportar una gran cantidad de drogas. En este ámbito, los sujetos de análisis expresaron que el transporte marítimo favorece el desplazamiento de drogas a nivel internacional sin ser detectados, además de que en los barcos se puede disfrazar fácilmente dichas

sustancias como cargamento legítimo y existe la oportunidad de evitar los controles de aduana, debido a la existencia de personal corrupto. Dichos elementos sustentan la capacidad de brindar información falsa para priorizar el paso de las drogas o, por el contrario, difundir el conocimiento de áreas en las cuales se puede ocultar el cargamento.

2. ¿Qué factores podrían promover el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil?

De acuerdo con los entrevistados, factores como el alto consumo de drogas en el país, la corrupción en las instituciones públicas, la influencia económica, las necesidades sociales, la prevalencia de penalizaciones apacibles, un débil control aduanero, el acopio clandestino en las bodegas de las embarcaciones y la facilidad para el transporte de drogas a través del puerto de Guayaquil podrían promover el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos. En este último aspecto, el transporte no solo se genera mediante los barcos que se encuentran en el puerto, sino también, a través de lanchas rápidas o sumergibles que cuentan con la tecnología necesaria para trasladar toneladas de sustancias ilícitas, obstaculizando la captura de los medios de transporte y de las personas involucradas.

3. ¿Qué problemas podría generar el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil en la cadena de suministro internacional?

De acuerdo con los entrevistados, el tráfico ilícito de drogas puede repercutir de forma negativa en la cadena de suministro internacional, dada la reducción de la competitividad de las empresas lícitas en el comercio mundial, disminución de la inversión extranjera, reducción de la generación de empleo y la proyección de un entorno carente de seguridad y confianza para el desarrollo de relaciones comerciales. Dentro de este ámbito, se identificó que el tráfico de drogas produce efectos desfavorables en cuatro esferas; la primera alude al factor económico nacional, dado que este tipo de negocio produce una economía paralela que no contribuye a la economía legal, la segunda se orienta a la salud de las personas, la tercera implica la contribución del crimen organizado y la cuarta se orienta al impacto medio ambiental.

4. ¿Qué medidas ha gestionado la autoridad portuaria con la finalidad de prevenir el tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?

Según los entrevistados, las medidas aplicadas en la terminal portuaria de Guayaquil corresponden a la inspección de vehículos, contenedores y embarcaciones, control de mercancías y el monitoreo de actividades sospechosas. En este ámbito, se integra el uso de herramientas tecnológicas que permiten realizar una inspección de los contenedores con el fin de evitar la contaminación de la carga y excluir el desarrollo del aforo intrusivo, lo cual afecta en la calidad de los productos exportados. Estas acciones se han desarrollado de forma conjunta con la participación de los funcionarios de la autoridad portuaria, el trabajo de la policía de antinarcóticos del Guayas, el centro de adiestramiento canino para detectar los cargamentos contaminados y demás autoridades gubernamentales.

5. ¿Considera usted que el Estado dispone y utiliza los recursos necesarios para confrontar el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?

Los entrevistados manifestaron que el Estado ecuatoriano no dispone ni utiliza los recursos necesarios para confrontar el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil. Esto se debe en gran parte a la falta de innovaciones tecnológicas en el puerto, limitados equipos tecnológicos para la inspección de los contenedores, la falta de personal incorruptible en los controles aduaneros, personal limitado en la protección de las costas y la escasez de acciones para garantizar la seguridad jurídica de la población.

6. ¿Cree que la presencia de la pandemia haya podido generar algún efecto sea positivo o negativo con respecto a la probabilidad de tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?

En este ámbito, se determinaron dos escenarios; el primero se enfocó a un aspecto positivo debido que, el cierre de fronteras provocó la escasez mundial de las drogas; sin embargo, el factor negativo radica en que los productores han gestionado la búsqueda de nuevas rutas para transportar estas sustancias. A pesar de que no existe un conocimiento efectivo sobre los efectos de la pandemia en el mercado de las drogas, los entrevistados expresaron que bajo su concepción se ha producido un escenario negativo en razón del incremento del tráfico ilícito de drogas dado la falta de personal para la gestión del control y revisión de las mercancías transportadas.

7. ¿Qué recomendaciones otorgadas por los organismos internacionales considera que se deberían aplicar en la terminal portuaria de Guayaquil a fin de prevenir el tráfico ilícito de drogas?

Los entrevistados expresaron la necesidad de incluir el fortalecimiento de la vigilancia en las zonas de acceso y salida de la terminal, así como el control de los medios de transporte que entran y salen de la misma. Adicional, destacaron el desarrollo de capacitaciones en materia de seguridad portuaria a todo el personal que forma parte de la terminal de Guayaquil, mejorar los procesos de selección del personal para garantizar la integridad de la institución, incluir aspectos tecnológicos para la creación de bases informativas que contribuyan al intercambio de datos a nivel internacional y realizar un seguimiento de la carga mediante satélite.

8. ¿Qué estrategias de mejora usted recomienda para prevenir el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?

Las estrategias determinadas por los entrevistados implican el fortalecimiento del control en las aduanas para detectar drogas en el paso de mercancías, mejorar la coordinación entre las autoridades portuarias y las fuerzas de seguridad para detectar actividades sospechosas. Además de implementar programas de capacitación para el personal de seguridad sobre la detección de drogas, crear una base de datos de personas sospechosas de participar en el tráfico de drogas a nivel internacional y emplear nuevas tecnologías para un mayor control en la terminal portuaria de Guayaquil.

Análisis general

Después de haber obtenido los datos en la realización de las entrevistas realizadas al personal experto del área, se encontró una gran similitud en sus respuestas con base al gran aumento de casos en tráfico ilícito de drogas que han existido durante la pandemia y el fuerte impacto negativo que esto dio a la falta del personal en el campo que pudiera realizar las inspecciones debidas a la mercancía transportada.

Cabe mencionar que, las razones por las cuales los medios marítimos representan la vía más común para gestionar el tráfico ilícito de drogas implican el hecho de que es un método barato, difícil de rastrear y detectar, fácil de emplear, se evitan ciertos controles de aduna y posibilita el transporte de una gran cantidad de drogas. Generalmente, los factores que conducen al desarrollo de esta actividad involucran la influencia económica, la corrupción en las instituciones públicas, un control aduanero debilitado, sanciones apacibles y el acopio clandestino del cargamento en las embarcaciones. La prevalencia de este escenario afecta de forma negativa en la cadena de suministro internacional, debido que existe una reducción de los niveles de competitividad de las

empresas nacionales y se proyecta una imagen carente de seguridad y confianza que merma las relaciones comerciales a nivel mundial. Consecuentemente, esta problemática podría traer graves consecuencias al país, en especial al transportista y a toda la cadena involucrada en el proceso de exportación, provocando que aumente la documentación solicitada o se prohíba el ingreso en ciertas zonas en las que se ha comercializado sin problema alguno a la fecha.

Con respecto a las medidas aplicadas por la terminal portuaria para prevenir el tráfico de drogas, se enfatiza que se está trabajando en la implementación de herramientas tecnológicas que ayuden a realizar una mejor y más profunda inspección de los contenedores a la salida del puerto y prevenir que la carga haya sido contaminada, al menos hasta el momento de abandonar el puerto origen. A pesar de esto, se identificó que el Estado ecuatoriano no dispone ni utiliza los recursos necesarios para confrontar con eficacia el tráfico ilícito de drogas, escenario que se intensificó durante la pandemia, donde la escasez del personal para la gestión del control y revisión de las mercancías transportadas originó un incremento en la circulación de drogas. En síntesis, la terminal portuaria de Guayaquil debe aplicar medidas como el fortalecimiento del control en las zonas de acceso y salida del terminal, entrega de capacitaciones al personal en temas de seguridad portuaria y detección de drogas e inclusión de nuevas herramientas tecnológicas.

Recomendaciones para prevenir el tráfico ilícito de drogas

Según las opiniones emitidas por los entrevistados, se consideran las siguientes recomendaciones orientadas a la prevención del tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil.

Fortalecer el control en las aduanas para detectar drogas en el paso de mercancías: Para este ámbito se debe incrementar la dotación de equipos tecnológicos ubicados en las zonas de preembarque de la terminal para gestionar un control con mayor rigurosidad.

Mejorar la coordinación entre las autoridades portuarias y las fuerzas de seguridad para detectar actividades sospechosas: Esto se puede realizar mediante la creación de mecanismos de coordinación y la puesta en marcha de protocolos de actuación conjunta entre ambos actores, a fin de compartir información sobre actividades sospechosas en la terminal portuaria de Guayaquil.

Implementar programas de capacitación para el personal de la terminal sobre la detección de drogas: Este programa debe potenciar las habilidades de los operarios para que los mismos puedan comprender e identificar las imágenes que proyectan los equipos tecnológicos empleados en la terminal, a fin de reconocer con eficacia aquellos cuerpos extraños que persistan en los contenedores.

Crear una base de datos de personas sospechosas de participar en el tráfico de drogas: Esta base debe integrar datos de carácter nacional e internacional con la finalidad de intercambiar datos de personas sospechosas a nivel global, para evitar la contaminación de los contenedores luego de que la embarcación deje su puerto de origen y lograr establecer un enfoque de cooperación internacional.

Diseño de un plan de seguridad: La generación del plan de acción de seguridad puede crearse de forma multilateral con otras naciones para poder controlar con mayor efectividad las fronteras marítimas, a través de la coordinación interna y externa.

Conclusiones

Conforme el cumplimiento del primer objetivo específico se concluye que el país dispone de un plan nacional para la prevención y el control del impacto de las drogas en el campo socioeconómico, cuya finalidad se ha orientado a la reducción de la oferta y demanda de este tipo de sustancias, en conjunto con la delimitación de políticas públicas en torno a las drogas y el alcance del apoyo internacional. En la esfera portuaria este plan se centra en el fortalecimiento de acciones para la desarticulación de grupo organizados del tráfico de drogas en conjunto con el esfuerzo policial.

Por otro lado, se concluye que los actores y autoridades involucradas en las medidas preventivas del tráfico ilícito de droga involucran la participación de los ministerios nacionales, entes reguladores y el Estado. Con respecto a los elementos que intervienen en la aplicación de acciones de control para minimizar la circulación de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil, se destacan los funcionarios portuarios, el esfuerzo de la policía de antinarcóticos, del centro de adiestramiento canino, entre otras autoridades gubernamentales.

Dentro de las recomendaciones consideradas para su futura aplicación en el sector portuario, se enfatiza la necesidad de fortalecer los controles de aduanas mediante la dotación máxima de equipos tecnológicos en la zona de preembarque de la terminal en conjunto con el mejoramiento de la coordinación entre las autoridades portuarias y las fuerzas de seguridad para detectar actividades sospechosas. Por otro lado, se delimitaron acciones como la implementación de programas de capacitación para el personal de la terminal, crear una base de datos que favorezca la cooperación internacional y diseñar un plan de acción de seguridad de carácter multilateral.

Referencias

- Barros, D. (2020). *La Piratería Marítima. Su marco jurídico y problemas actuales*. Leya.
- Broadhurst, R. (2019). Transnational crime in Asia: Illicit markets and innovation. En <https://doi.org/10.4324/9780429031045>. Routledge. Recuperado de <https://openresearch-repository.anu.edu.au/handle/1885/210493>
- Centro Internacional de Investigación y Análisis. (2019). Dinámica del narcotráfico marítimo. Recuperado de [https://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/images/oferta/INFORME%20ANUAL%20CMCON%202019%20\(1\).pdf](https://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/images/oferta/INFORME%20ANUAL%20CMCON%202019%20(1).pdf)
- Champa, J. (2021). Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el Trafico Ilícito de Drogas por medio Marítimo en el Puerto del Callao (Tesis Maestría, Centro de Altos Estudios Nacionales. Escuela de Posgrado). Centro de Altos Estudios Nacionales. Escuela de Posgrado, Perú. Recuperado de <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/2137100>
- Choquet, A., & Sam-Lefebvre, A. (2021). Ports closed to cruise ships in the context of COVID-19: What choices are there for coastal states? *Annals of Tourism Research*, 86, 103066. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103066>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020, mayo 30). Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia [Text]. Recuperado 15 de diciembre de 2021, de <https://www.cepal.org/es/proyectos/conectividad-transporte-comercio-la-era-la-pandemia>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). Informe Portuario 2020: El impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46979-informe-portuario-2020-impacto-la-pandemia-covid-19-comercio-maritimo-transbordo>
- Comisión Interamericana para el control del Abuso de Drogas. (2019). Mecanismo de Evaluación Multilateral (MEM). Recuperado de http://www.cicad.oas.org/mem/reports/7/Full_Eval/Ecuador-7thRd-ESP.pdf
- de Jesús, J., Alvarado, D., & Calderón, M. (2019). Strategic actions of science, technology and innovation against drug trafficking in Venezuela as public policy. *Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores*, (81). Recuperado de <https://www.proquest.com/openview/ce25b9e30412bf7503ea2346271d26a6/1?pq-origsite=gscholar&cbl=4400984>
- Duarte, É., & Correia de Barros, M. (Eds.). (2019). *Maritime Security Challenges in the South Atlantic*. Cham: Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7>
- Duarte, É., Marcondes, D., & Carneiro, C. (2019). Facing the Transnational Criminal Organizations in the South Atlantic. En É. Duarte & M. Correia de Barros (Eds.), *Maritime Security Challenges in the South Atlantic* (pp. 11-40). Cham: Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7_2
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. (2020). *European Drug Report: Trends and Developments*. Recuperado de https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/13236/TDAT20001ENN_web.pdf
- Fernández, J. (2018). *Actividades ilícitas en el transporte marítimo* (Tesis Maestría, Universidad Pontificia Comillas). Universidad Pontificia Comillas. Recuperado de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/33826>

- Gesami, B. (2021). Maritime security threats in Africa. *Academia Letters*. <https://doi.org/10.20935/AL3564>
- Guerrero C., J. (2020). *Narcosubmarines: Outlaw Innovation and Maritime Interdiction in the War on Drugs*. Singapore: Springer Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-13-9023-4>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw-Hill Education.
- INTERPOL. (2020). Tráfico de drogas. Recuperado 15 de diciembre de 2021, de <https://www.interpol.int/es/Delitos/Trafico-de-drogas>
- Ministerio de Gobierno. (2022). Lucha contra el narcotráfico se fortalece en el Puerto Marítimo de Guayaquil – Ministerio de Gobierno. Recuperado 21 de enero de 2022, de <https://www.ministerio-degobierno.gob.ec/49294-2/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (2017). Cuestionario sobre la detención arbitraria en relación con las políticas de fiscalización de drogas. Recuperado de <https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Detention/Call/Country/Ecuador.pdf>
- Murillo, B., & Soto, V. (2020). Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020. Recuperado de <https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uid/investigaciones/ContenedoresTCM2020.pdf>
- Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J.-P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: The COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, 23(2), 179-210. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>
- Palomino, M. (2017). Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, año 2014- 2015 (Tesis Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú). Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú. Recuperado de https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/PUCP_7b365fd1059c7ee83796490e70889c3e
- Pyszczyk, Ó. (2021). Geography of the Production Circuit of Illicit Psychoactive Substances (IPS). *Globalization, Actors and Multiscalarity*. URVIO. *Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (29), 28-44. (2007-). <https://doi.org/10.17141/urvio.29.2021.4404>
- Rivera, R., & Bravo, C. (2020). Organized Crime and Value Chains: Ecuador's Strategic Rise in the Drug Trafficking Economy. URVIO. *Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (28), 8-24. (2007-). <https://doi.org/10.17141/urvio.28.2020.4410>
- Romero, D. (2017). Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias. *Revista Transporte y Territorio*, (14), 27-38. <https://doi.org/10.34096/rtt.i14.2427>
- Sampo, C. (2019). Cocaine Trafficking between Latin America and West Africa. URVIO. *Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (24), 187-203. (2007-). <https://doi.org/10.17141/urvio.24.2019.3700>
- Shrestha, N., Shad, M. Y., Ulvi, O., Khan, M. H., Karamehic-Muratovic, A., Nguyen, U.-S. D. T., ... Haque, U. (2020). The impact of COVID-19 on globalization. *One Health*, 11, 100180. <https://doi.org/10.1016/j.onehlt.2020.100180>
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2020). COVID-19 y la Cadena de Suministro de Drogas: De la Producción y el Tráfico al Consumo. Recuperado de https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19_Suministro_de_Drogas.pdf

Anexos

Anexo A. Formato de entrevista

Bajo su percepción ¿Por qué los medios marítimos constituyen la vía más común para gestionar el tráfico ilícito de drogas? (Determine sus razones)

¿Qué factores podrían promover el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil?

¿Qué problemas podría generar el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil en la cadena de suministro internacional?

¿Qué medidas ha gestionado la autoridad portuaria con la finalidad de prevenir el tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?

¿Considera usted que el Estado dispone y utiliza los recursos necesarios para confrontar el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?

¿Cree que la presencia de la pandemia haya podido generar algún efecto sea positivo o negativo con respecto a la probabilidad de tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?

¿Qué recomendaciones otorgadas por los organismos internacionales considera que se deberían aplicar en la terminal portuaria de Guayaquil a fin de prevenir el tráfico ilícito de drogas?

¿Qué estrategias de mejora usted recomienda para prevenir el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?



Guayaquil, 22 de diciembre de 2022

Autores
María Claudia Rivas, Carlos Vera
Presente

Asunto: Aprobación y publicación de libro

De mi alta consideración:

Por medio de la presente nos complace comunicar que su libro *La hora de exportar con herramientas inteligentes* fue revisado por pares académicos antes de su publicación. Este trabajo se realizó bajo el sello editorial UTEG y obtuvo el ISBN 978-9942-614-10-0 registrado en la Cámara Ecuatoriana del Libro en el mes de diciembre. Atentamente

Luis Carlos Mussó
Editor
Diciembre de 2022



EDITORIAL UTEG

Revisión de experto

Datos de la obra	
Nombre de la obra	<i>La hora de exportar con herramientas inteligentes</i>

Datos del revisor	
Nombre	María Magdalena
Apellidos	López Rodríguez del Rey
Grado Académico	Doctora en Educación, Universidad de Cienfuegos
Años de experiencia	35

Contenido del texto			
No.	Descripción	Sí	no
1	¿El texto incluye una tabla de contenido clara y usa debidamente la nomenclatura?	X	
2	La nomenclatura interna del documento ayuda a estructurar el orden y desarrollo del texto?	X	
3	¿Las convenciones ortotipográficas son consistentes (uso negrilla, cursiva, subrayados, paréntesis, corchetes)?	X	
4	¿El uso de símbolos, abreviaturas, siglas y acrónimos es adecuado?	X	
5	¿Hay una selección, inclusión y diseño apropiado de esquemas, gráficos, dibujos e imágenes?	X	
6	El material gráfico (tablas, figuras, fotografías, dibujos, gráficos y esquemas), ¿es pertinente e ilustra de forma clara y sencilla ideas, datos, procesos o relaciones que el texto escrito no podría presentar con igual eficiencia?, ¿está debidamente numerado y titulado el material gráfico?	X	
7	¿El título es claro y se ajusta bien al contenido?	X	
8	¿Hay conceptos que por su relevancia y desarrollo deberían incluirse como palabras clave? (¿cuáles?)	X	
9	¿El texto requiere un glosario de términos técnicos o especializados?	X	
10	¿Presenta de manera clara y precisa el objetivo del texto, el problema que se aborda o el punto de partida del documento, así como la descripción de la estrategia de investigación?	X	
11	¿Hay progresión en las ideas y en la información?	X	
12	¿Se evidencian recursos retóricos como el uso claro de metáforas con funciones expresivas, de explicación y ejemplificación de conceptos, creación y consolidación del vocabulario específico de la disciplina?	X	

[Escriba aquí]

13	¿Los ejemplos expuestos son ilustrativos, claros y suficientes?	X	
14	¿Los resultados se encuentran fundamentados en los datos?	X	

Aspectos ortográficos y gramaticales

1	¿Hay una adecuada escritura de palabras?	X	
2	¿Se presentan errores de digitación?	X	
3	¿Los signos de puntuación se utilizan de manera apropiada?	X	

Dictamen		
Descripción	Sí-No	Observaciones
Recomendar a publicación	X	
Publicar con correcciones		
Presentar de nuevo con las correcciones.		
No publicar		



Luis Carlos Mussó
Editor
Diciembre de 2022

[Escriba aquí]

EDITORIAL UTEG

Revisión de experto

Datos de la obra	
Nombre de la obra	<i>La hora de exportar con herramientas inteligentes</i>

Datos del revisor	
Nombre	Yissel
Apellidos	Pérez de Villa Amil Sellés
Grado Académico	Doctora, Universidad de Cienfuegos
Años de experiencia	35

Contenido del texto			
No.	Descripción	Sí	no
1	¿El texto incluye una tabla de contenido clara y usa debidamente la nomenclatura?	X	
2	La nomenclatura interna del documento ayuda a estructurar el orden y desarrollo del texto?	X	
3	¿Las convenciones ortotipográficas son consistentes (uso negrilla, cursiva, subrayados, paréntesis, corchetes)?	X	
4	¿El uso de símbolos, abreviaturas, siglas y acrónimos es adecuado?	X	
5	¿Hay una selección, inclusión y diseño apropiado de esquemas, gráficos, dibujos e imágenes?	X	
6	El material gráfico (tablas, figuras, fotografías, dibujos, gráficos y esquemas), ¿es pertinente e ilustra de forma clara y sencilla ideas, datos, procesos o relaciones que el texto escrito no podría presentar con igual eficiencia?, ¿está debidamente numerado y titulado el material gráfico?	X	
7	¿El título es claro y se ajusta bien al contenido?	X	
8	¿Hay conceptos que por su relevancia y desarrollo deberían incluirse como palabras clave? (¿cuáles?)	X	
9	¿El texto requiere un glosario de términos técnicos o especializados?	X	
10	¿Presenta de manera clara y precisa el objetivo del texto, el problema que se aborda o el punto de partida del documento, así como la descripción de la estrategia de investigación?	X	
11	¿Hay progresión en las ideas y en la información?	X	
12	¿Se evidencian recursos retóricos como el uso claro de metáforas con funciones expresivas, de explicación y ejemplificación de conceptos, creación y consolidación del vocabulario específico de la disciplina?	X	

[Escriba aquí]

13	¿Los ejemplos expuestos son ilustrativos, claros y suficientes?	X	
14	¿Los resultados se encuentran fundamentados en los datos?	X	

Aspectos ortográficos y gramaticales

1	¿Hay una adecuada escritura de palabras?	X	
2	¿Se presentan errores de digitación?	X	
3	¿Los signos de puntuación se utilizan de manera apropiada?	X	

Dictamen		
Descripción	Sí-No	Observaciones
Recomendar a publicación	Sí	
Publicar con correcciones		
Presentar de nuevo con las correcciones.		
No publicar		



Luis Carlos Mussó
Editor
Diciembre de 2022