

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE: MAGÍSTER
EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

TEMA:

“Análisis de la logística internacional utilizada por las empresas ecuatorianas para la importación y exportación de bienes en el entorno actual y futuro del Comercio Internacional. Caso: Transporte Marítimo”

AUTORA:

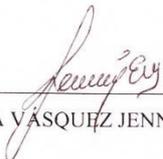
ESPINOSA VÁSQUEZ JENNY PATRICIA

QUITO, NOVIEMBRE 2012

CERTIFICACIÓN

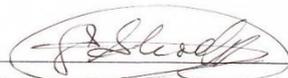
Yo, ESPINOSA VÁSQUEZ JENNY PATRICIA, declaro que soy el autor exclusivo de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal mía. Todos los efectos académicos y legales que se desprendan de la presente investigación serán de mi sola y exclusiva responsabilidad.

Cedo mis derechos de propiedad intelectual a la UIDE, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, reglamento y leyes



ESPINOSA VÁSQUEZ JENNY PATRICIA

Yo, PATRICIO ESTRADA HEREDIA, certifico que el presente trabajo de investigación fue desarrollado por la señorita bajo mi supervisión



ING. PATRICIO ESTRADA H. MSc.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Internacional del Ecuador que me ha dado sólida formación profesional y moral que me permitirá desempeñar mi trabajo con capacidad, responsabilidad, honestidad y competencia. A mis profesores y de manera especial a mi director de tesis Ing. Patricio Estrada H. MSc. Por su disposición y ayuda para el desarrollo de este trabajo.

JENNY

DEDICATORIA

Este trabajo así como todos los logros de mi vida se lo dedico a mis padres con su apoyo y amor incondicional siempre me ha impulsado a culminar mis metas.

A mi hermana que ha sido un aliciente para continuar mis estudios.

JENNY

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN	¡Error! Marcador no definido.
AGRADECIMIENTO	iv
DEDICATORIA	v
ÍNDICE.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xv
SÍNTESIS	xvii
ABSTRACT.....	xix
CAPÍTULO I	1
PLAN DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	1
1.2 FORMULACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.2.1 Formulación del problema	3
1.2.2 Sistematización del problema	3
1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
1.3.1 Objetivo general.....	4
1.3.2 Objetivos específicos	4
1.4 JUSTIFICACIÓN	4
1.5 HIPÓTESIS.....	5
1.6 VARIABLES E INDICADORES.....	5
1.6.1 Variable independiente	5
1.6.2 Índices e indicadores	5
1.6.3 Variable dependiente.....	6
1.7 MARCO REFERENCIAL.....	6
1.7.1 Marco teórico	6
1.7.2 Marco legal	12
1.7.2.1 Código orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones	12

1.7.2.2 Entidades relacionadas a la actividad de exportación.....	14
1.8 METODOLOGÍA	15
1.8.1 Tipos de investigación	15
1.8.2 Tipos de estudio	15
1.8.3 Diseño de investigación	16
1.8.4 Método científico	16
1.8.5 Fuentes de recopilación de la información	16
1.8.6 Técnicas de recopilación de la información.....	16
CAPÍTULO II.....	18
ANÁLISIS DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR	18
2.1 TIPO DE TRANSPORTES EXISTENTES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL.....	18
2.1.1 Actores vinculados a la actividad de comercio exterior relacionados con el transporte marítimo de carga	21
2.2 ENTORNO DEL COMERCIO EXTERIOR NACIONAL.....	23
2.2.1 Balanza Comercial del Ecuador.....	23
2.2.2 Exportaciones e Importaciones	25
2.2.3 Medios de transporte utilizados	26
2.2.4 Empresas que participan en la actividad de transporte de mercancías	29
2.3 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA NACIONAL.....	30
2.3.1 Puerto de Guayaquil.....	31
2.3.2 Puerto de Manta	36
2.3.3 Puerto de Esmeraldas	39
2.3.4 Puerto Bolívar	41
2.4 ASPECTOS LEGALES DEL USO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL EN ACTIVIDADES COMERCIALES	42
2.5 ENTIDADES DE CONTROL VINCULADAS A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL ECUADOR.....	46

2.6	PROYECCIÓN DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE CARGA MARÍTIMA.....	48
2.7	EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE EMPRESAS QUE OFERTAN SERVICIOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR....	52
CAPÍTULO III.....		55
ANÁLISIS DE LA DEMANDA		55
3.1	ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR	55
3.1.1	Empresas importadoras y exportadoras	55
3.2	INVESTIGACIÓN DE MERCADO	63
3.2.1	Problema	63
3.2.2	Objetivos	63
3.2.3	Diseño de la investigación	64
3.2.4	Resultados de la investigación primaria.....	66
3.3	PROYECCIÓN DE LA DEMANDA DE SERVICIOS DE CARGA MARÍTIMA.....	80
CAPÍTULO IV		83
ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR		83
4.1	CONTRASTE ENTRE LA OFERTA Y DEMANDA DE SERVICIOS MARÍTIMOS.....	83
4.2	ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD INSTALADA, VERSUS LA CAPACIDAD UTILIZADA DE LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA NACIONAL.....	85
4.2.1	Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Guayaquil	86
4.2.2	Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Manta....	89

4.2.3	Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Esmeraldas	91
4.2.4	Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Bolívar ..	94
4.3	DEFINICIÓN DEL PAPEL DE LAS ENTIDADES DE CONTROL EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	96
4.4	CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO DE LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES EN EL DESARROLLO DE LAS EXPORTACIONES Y LA REDUCCIÓN DE LAS IMPORTACIONES.	99
4.5	ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DE CADA ACTOR EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO UTILIZADO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL DE BIENES DESDE Y HACIA EL ECUADOR.....	103
4.6	MATRIZ DE IMPACTOS.....	108
CAPÍTULO V.....		113
PROPUESTA DE MEJORAMIENTO.....		113
5.1	DEFINICIÓN DE LOS EJES PRIORITARIOS DE ACCIÓN PARA LA MEJORA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL.....	113
5.1.1	Matriz de Síntesis Estratégica	127
5.2	ESTABLECIMIENTO DE ESTRATEGIAS	131
5.3	EJES Y PLANES DE ACCIÓN	133
5.4	INVOLUCRADOS	137
5.5	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN	142
CONCLUSIONES.....		147
RECOMENDACIONES.....		149
BIBLIOGRAFÍA		150
ANEXOS		153

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: INCOTERMS 2010	10
Tabla 2: Balanza Comercial del Ecuador Período 2006 – 2010 – En Dólares	24
Tabla 3: Valores FOB trasportados desde el Ecuador en miles de dólares - Período 2005 - 2009	27
Tabla 4: Valores FOB transportados hacia el Ecuador en miles de dólares Período 2005 - 2009	27
Tabla 5: Tipo y número de operadores de comercio exterior en el Ecuador	30
Tabla 6: Infraestructura para carga regular en el Puerto de Guayaquil	32
Tabla 7: Número de buques arribados al Puerto de Guayaquil en el año 2010.....	33
Tabla 8: Carga movilizada por mes en el Puerto de Guayaquil al año 2010 – En toneladas	35
Tabla 9: Carga ingresada al Puerto de Guayaquil según su tipo año 2010 – En toneladas	35
Tabla 10: Muelles, longitud y calado del puerto de Manta	36
Tabla 11: Dimensión de la infraestructura el Puerto de Manta	37
Tabla 12: Total de buques recibidos en el Puerto de Manta al año 2010	38
Tabla 13: Carga movilizada en el Puerto de Manta al año 2010 – En toneladas.....	39
Tabla 14: Carga movilizada en el Puerto de Manta al año 2010 – En toneladas.....	39
Tabla 15: Estadísticas de operación del Puerto de Esmeraldas al año 2010 – En toneladas	41
Tabla 16: Infraestructura.....	42
Tabla 17: Proyección de exportaciones realizadas por servicios marítimos en miles de dólares FOB - Período 2012 – 2017.....	49
Tabla 18: Proyección de importaciones realizadas por servicios marítimos en miles de dólares FOB - Período 2012 – 2017.....	51
Tabla 19: Proyección del número de empresas proveedoras de servicios marítimos – Período 2012 – 2017	53
Tabla 20: Ciudades que concentran la mayor densidad de establecimientos económicos en el Ecuador según el Censo Nacional Económico 2010 – Número de establecimientos económicos.....	56

Tabla 21: Estadísticas históricas del número de empresas que realizan actividades de importación en el Ecuador – Número de empresas	58
Tabla 22: Estadísticas históricas del número de empresas que realizan actividades de exportación en el Ecuador.....	59
Tabla 23: Demanda total histórica de servicios de transporte internacional representado por el número de importadores y exportadores en el Ecuador	60
Tabla 24: Demanda total histórica de servicios de transporte internacional representado por el número de registros de importación y exportación	61
Tabla 25: Promedio de dólares FOB derivados de actividades de exportación según número de empresas exportadoras en el Ecuador – Período 2005 - 2009	61
Tabla 26: Promedio de dólares FOB derivados de actividades de importación según número de empresas importadoras en el Ecuador – Período 2005 - 2009.....	62
Tabla 27: Actividad de comercio por empresa	66
Tabla 28: Tipo de carga transportada por empresa.....	67
Tabla 29: Tipo de transporte utilizado en el comercio internacional	68
Tabla 30: Calificación del servicio del actual agente de transporte internacional.....	69
Tabla 31: Factores relevantes del servicio de transporte marítimo utilizado por las empresas.....	70
Tabla 32: Frecuencia de uso de transporte marítimo por año.....	71
Tabla 33: Puerto de salida/ingreso de la mercadería de la empresa	72
Tabla 34: Amenazas percibidas en la actividad de comercio exterior de las empresas.	73
Tabla 35: Oportunidades para las actividades de comercio de las empresas.....	74
Tabla 36: Precepción sobre la infraestructura portuaria nacional.....	75
Tabla 37: Sector o actividad de las empresas	76
Tabla 38: Número de empleados por empresa.....	77
Tabla 39: Mercados con los que mantiene relación comercial	78
Tabla 40: Cargo del encuestado.....	79
Tabla 41: Proyección del número de exportadores e importadores que envía o ingresan carga a través de servicios marítimos de transporte, Período 2012 – 2016	80
Tabla 42: Proyección de registros de importación y exportación de carga realizados por servicios marítimos – Período 2012 – 2016	82

Tabla 43: Contraste entre demanda y oferta de servicios de transporte marítimo y otros relacionados al comercio exterior - En número de empresas y promedio de empresas por proveedor	84
Tabla 44: Contraste entre la proyección total de registros de importación y exportación con el total proyectado de empresas de servicio relacionados con el transporte marítimo - En número de registros de importación o exportación y promedio de registros por proveedor	85
Tabla 45: Número de muelles disponibles en el Puerto de Guayaquil según el tipo de carga	86
Tabla 46: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Guayaquil – En porcentaje de capacidad utilizada	87
Tabla 47: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Guayaquil en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga.....	87
Tabla 48: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Guayaquil - En toneladas y promedio de capacidad utilizada	88
Tabla 49: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Manta- En porcentaje de capacidad utilizada.....	89
Tabla 50 : Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Manta en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga - En toneladas y porcentaje de capacidad utilizada	90
Tabla 51: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Manta - En toneladas y promedio de capacidad utilizada.....	91
Tabla 52: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Esmeraldas – En porcentaje de capacidad utilizada	92
Tabla 53: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Esmeraldas en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga - En toneladas y porcentaje de capacidad utilizada	93
Tabla 54: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Esmeraldas - En toneladas y promedio de capacidad utilizada	94
Tabla 55: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Bolívar En porcentaje de capacidad utilizada.....	94

Tabla 56: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Bolívar en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga – En toneladas y porcentaje de capacidad utilizada	95
Tabla 57: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Bolívar - En toneladas y promedio de capacidad utilizada.....	96
Tabla 58: Situación de los acuerdos comerciales entre el Ecuador y las diversas regiones del mundo, Año 2010 – 2012	102
Tabla 59: Matriz de impacto para las fortalezas	108
Tabla 60: Matriz de impacto para las oportunidades	109
Tabla 61: Matriz de impacto para las oportunidades	110
Tabla 62: Matriz de impacto para las Amenazas	111
Tabla 63: Matriz de estrategias ofensivas	114
Tabla 64: Fortalezas prioritarias	116
Tabla 65: Oportunidades prioritarias	116
Tabla 66: Matriz de estrategias de mejoramiento	117
Tabla 67: Debilidades prioritarias a mejorar	119
Tabla 68: Oportunidades prioritarias a aprovechar para la mejora del sistema.....	119
Tabla 69: Matriz de estrategias de respuesta	120
Tabla 70: Fortalezas prioritarias para dar respuesta a las amenazas.....	122
Tabla 71: Amenazas a mitigar para mejorar el desarrollo del transporte marítimo	123
Tabla 72: Matriz de estrategias defensivas	124
Tabla 73: Debilidades a mejorar para evitar conflicto derivados de las amenazas al sistema	126
Tabla 74: Amenazas a mitigar para lograr la un correcto desempeño del transporte marítimo.....	127
Tabla 75: Fortalezas a aprovechar para la gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional.....	128
Tabla 76: Debilidades a mejorar para la correcta gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional	129
Tabla 77: Oportunidades a potenciar para la correcta gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional	130

Tabla 78: Oportunidades a potenciar para la correcta gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional	131
Tabla 79: Esquema de la Visión, Objetivos, Políticas y Estrategias de la propuesta de mejoramiento del transporte marítimo nacional	133
Tabla 80: Ejes y planes de acción	133
Tabla 81: Planes de acción.....	136
Tabla 82: Involucrados	138
Tabla 83: Cronograma de implementación de planes y proyectos según prioridad e impacto en el sector transporte marítimo.....	142

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución de las importaciones y exportaciones a nivel nacional en dólares - Período 2006 – 2010	24
Gráfico 2: Porcentaje de productos no tradicionales exportados por el Ecuador Enero - Octubre 2011	25
Gráfico 3: Distribución porcentual de las importaciones Enero - Octubre 2011.....	26
Gráfico 4: Participación porcentual de los tipos de transporte en las importaciones (2009)	28
Gráfico 5: Ubicación de los puertos de carga general en el Ecuador	31
Gráfico 6: Porcentaje de buques arribados según tipo de muelle en el Puerto de Guayaquil.....	34
Gráfico 7: Proyección de las exportaciones en toneladas a través de servicios marítimos en el Ecuador - Período 2012-2016	50
Gráfico 8: Proyección de las importaciones en toneladas a través de servicios marítimos en el Ecuador - Período 2012-2016	52
Gráfico 9: Porcentaje de establecimientos por actividad económica a nivel nacional, Censo Nacional Económico 2010.....	57
Gráfico 10: Relación entre el número de empresas que realizan actividad de importación de mercancías hacia el Ecuador y la frecuencia anual, Periodo 2004 – 2009.	58
Gráfico 11: Actividad de comercio por empresa	66
Gráfico 12: Tipo de carga transportada por empresa.....	67
Gráfico 13: Tipo de transporte utilizado en el comercio internacional	68
Gráfico 14: Calificación del servicio del actual agente de transporte internacional .	69
Gráfico 15: Factores relevantes del servicio de transporte marítimo utilizado por las empresas.....	70
Gráfico 16: Frecuencia de uso de transporte marítimo por año.....	71
Gráfico 17: Puerto de salida/ingreso de la mercadería de la empresa	72
Gráfico 18: Amenazas percibidas en la actividad de comercio exterior de las empresas.....	73
Gráfico 19: Oportunidades para las actividades de comercio de las empresas	74

Gráfico 20: Precepción sobre la infraestructura portuaria nacional	75
Gráfico 21: Sector o actividad de las empresas	76
Gráfico 22: Número de empleados por empresa	77
Gráfico 23: Mercados con los que mantiene relación comercial	78
Gráfico 24: Cargo del encuestado.....	79
Gráfico 25: Proyección del número de exportadores e importadores que usan el servicio de transporte marítimo	81
Gráfico 26: Mapa de nodos logísticos actuales para el transporte de productos hacia los mercados de consumo interno y el exterior.....	98
Gráfico 27: Sitios potenciales para la ubicación de nuevas plataformas logísticas y agrocentros en el Ecuador.....	99

SÍNTESIS

La investigación que se presenta expone los resultados de la evaluación de sistema de transporte marítimo nacional como medios para la importación y exportación de bienes por parte de las empresas dedicadas a esta actividad. El estudio presenta un análisis exhaustivo de la oferta actual de servicios de logística de comercio internacional en el país, estableciendo el total de participantes en este sector y su capacidad de oferta, además de identificar desde la perspectiva de infraestructura portuaria las estadísticas de la operación en los cuatro puertos nacionales para envío y recepción de carga general: Puerto de Guayaquil, Puerto de Manta, Puerto de Esmeraldas y Puerto Bolívar. El análisis concluye en la necesidad de mejoras en las operaciones y la conclusión de que en el corto plazo se deberá incrementar la capacidad de muelles y bodegas, y en correspondencia a este incremento deberán los ofertantes ser más competitivos.

En segundo lugar se expone la demanda del transporte marítimo para las actividades de comercio, identificando que es el medio de exportación e importación de bienes más utilizados por las empresas ecuatorianas, la estadística muestra que cada empresa ecuatoriana que realiza actividades de comercio exterior utiliza al menos dos veces por año este medio. Se presenta una proyección que concluye que el comportamiento de la demanda será creciente beneficiando el transporte marítimo como sistema, pero desnudando problemas de capacidad instalada y amenazas como la reducción de las exportaciones e importaciones ante factores económicos, políticos y sociales, todos expuestos en la investigación.

Identificados los principales conflictos, se establece una serie de proyectos orientados a la mejora del transporte marítimo como medio estratégico en el comercio exterior de las empresas nacionales. Los proyectos se enmarcan en el Plan Nacional del Buen Vivir como visión y se emplazan en sus estrategias de desarrollo, de ello se derivan ejes de trabajo en materia de: Legislación, Infraestructura, Talento Humano, Equipamiento, Vinculación del sistema con el Gobierno, Intermediarios, Procesos, Demanda, Planificación, Política y Logística del sistema. La propuesta

prioriza a las mejoras para el talento humano, la aprobación de la legislación, la vinculación con el Gobierno y la gestión de calidad en operaciones como aspectos inmediatos a desarrollar, además de invitar al fomento de las exportaciones no tradicionales y la coherencia de las importaciones respecto de la nueva matriz productiva nacional.

ABSTRACT

The research presented describes the results of the evaluation of national maritime transport system as a means for the import and export of goods by companies engaged in this activity. The study provides a comprehensive analysis of the current supply of logistics services for international trade in the country, total participants in this sector and its supply capacity and identify from the perspective of port infrastructure statistics operation the four ports for sending and receiving general cargo: Ports of Guayaquil, Manta, Esmeraldas and Puerto Bolivar. The analysis concludes on the need for improvements in operations and concluded that in the short term should increase the capacity of docks and warehouses, and in correspondence to this increase should be more competitive bidders.

Secondly there is exposed the demand of the maritime transport for the activities of trade, identifying that is the way of export and import of goods most used by the Ecuadoran companies, the statistics shows that every Ecuadoran company that realizes activities of exterior trade uses at least two times per year this way. One presents a projection that he concludes that the behavior of the demand will be increasing benefiting the maritime transport as system, but undressing problems of installed capacity and you threaten as the reduction of the exports and imports before economic, political and social factors, all exposed in the investigation.

Identified the principal conflicts, there is established a series of projects orientated to the improvement of the maritime transport as strategic way in the exterior trade of the domestic enterprises. The projects place in the National Plan of the Good one To live as vision and are located in his strategies of development, from it axes of work stem as for: Legislation, Infrastructure, Human Talent, Equipment, Entail of the system with the Government, Intermediaries, Processes, Demand, Planning, Politics and Logistics of the system.

The proposal gives priority to the improvement of human talent, the passage of the legislation, the link with the government and the management of quality in

operations and immediate aspects to develop not only invite the promotion of nontraditional exports and coherence imports for domestic production the new matriz.

CAPÍTULO I

PLAN DE INVESTIGACIÓN

1.1 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

El flujo internacional de cargas desde y hacia el Ecuador ha crecido a un ritmo galopante en los últimos años, este hecho no es una realidad aislada que se hace presente en nuestra nación, los flujos de comercio internacional se han incrementado con gran celeridad alrededor del globo terráqueo. La puesta en vigencia de varios tratados bilaterales, multilaterales, regionales, zonas de libre comercio y demás mecanismos de integración son factores que han contribuido a que el intercambio de bienes entre las naciones se convierta en una parte importante de sus economías.

La cada vez más creciente demanda de bienes provenientes de países extranjeros, así como la globalización y delineamiento estratégico de varias empresas con presencia mundial han hecho que el intercambio de insumos, materias primas y entrega de productos elaborados evolucionen el comercio exterior, dando gran importancia a una parte fundamental del mismo como es el transporte internacional de carga y todas sus actividades conexas, esto es la logística internacional.

El panorama antes descrito avizora un futuro alentador para los volúmenes de intercambio comercial entre países con los que Ecuador mantiene relaciones comerciales, esto sumado a las intenciones gubernamentales de dar incentivos a los productores e inversionistas, permite pronosticar un incremento importante en las actividades de comercio internacional, situación que además de crear más fuentes de ingreso nacionales, supone una serie de dificultades para los puertos nacionales cuya capacidad para atender más operaciones de comercio es cada día menor, en especial los que se encuentran bajo administración pública que reciben hasta el 95% de las operaciones comerciales a nivel país. Según publicaciones de El Diario (2010), periódico digital ecuatoriano en cuanto a infraestructura y sistema logísticos manifiesta que:

“La condición actual de los mercados, producto de la globalización de las economías, las transformaciones de las flota mercante de contenedores (supresión de grúas a bordo, incremento de capacidad de carga y calado), la implantación de nuevas tecnologías para arribo, bodegas y consolidación de carga, junto a nuevos diseños de enlace y logística, son parte de los nuevos retos que afrontan los puertos de la región” (El Diario, 2010)

En este contexto, tal como se abordó anteriormente, los puertos de transporte en general tiene la obligación de mejorar y crear sistemas de valor que incentiven a los exportadores nacionales. La necesidad es urgente, pero hasta la fecha no existe un análisis que permita concluir si la capacidad de la infraestructura portuaria nacional está en posibilidades de albergar el esperado aumento de las operaciones de comercio exterior ecuatorianas.

La investigación a desarrollarse tiene como fin despejar estas interrogantes empezando por establecer la situación actual de la oferta de servicios de transporte marítimo representado por las empresas navieras, agentes de cargas, operadores multimodales, consolidadores y desconsolidadores que operan en el país, definiendo entre otros aspectos su capacidad para servir con eficiencia a la demanda nacional, misma que se analizará posteriormente y que se constituye en la cantidad de empresas que hacen uso de estos servicios, ambos actores como involucrados directos en la problemática del transporte de carga marítima en el país. A ellos, se suman en el análisis, las entidades de control gubernamental y las leyes que regulan las acciones de comercio internacional y transporte de carga.

Los últimos actores en esta investigación son los puertos nacionales más importantes: Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, piezas fundamentales en la gestión logística internacional, el análisis buscará definir si su operación, administración estructura e infraestructura está en capacidad de atender una mayor demanda e identificar los conflictos que se derivarán de ese crecimiento. Otro aspecto relevante que se abordará en el análisis es la participación del Gobierno Nacional como ente coordinador, promotor y fiscalizador de las actividades del

comercio internacional y de cómo estos roles afectan al transporte marítimo en el Ecuador. Finalmente, el estudio se concentrará en desarrollar una propuesta de mejora para el modelo de transporte marítimo actual, que integre a todos los actores de este proceso y permita en un futuro inmediato atender de forma eficiente a las necesidades nacionales en correspondencia con el Plan de Desarrollo Nacional o del Buen Vivir.

1.2 FORMULACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.2.1 Formulación del problema

¿Está la capacidad de la infraestructura portuaria nacional en posibilidad de albergar un esperado aumento de las operaciones de comercio exterior ecuatorianas, en correspondencia con la apertura de los mercados internacionales?

1.2.2 Sistematización del problema

Para la sistematización de este problema se plantean las siguientes sub-preguntas:

1. ¿Cuál es el entorno de la oferta actual de servicios de transporte marítimo en los puertos de administración pública del Ecuador?
2. ¿En qué estado se encuentra la demanda de servicios de transporte marítimo para la exportación e importación de bienes en el país?
3. ¿Qué problemática se identifica en cuanto a la legislación, organización, estructura e infraestructura portuaria nacional?
4. ¿Cómo interactúan los principales actores involucrados en el proceso transporte marítimo de bienes exportados e importados?
5. ¿Qué estrategias, planes y programas se sugieren para solucionar la problemática evidenciada?

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo general

Desarrollar un estudio que analice la capacidad del transporte marítimo utilizado por las empresas en el comercio internacional de bienes en el Ecuador, proponiendo estrategias para el mejoramiento de la cadena de valor ante la creciente actividad comercial.

1.3.2 Objetivos específicos

1. Analizar el entorno de la oferta de servicios de transporte marítimo en los puertos de administración pública del Ecuador, definiendo su aporte al sistema de transporte marítimo nacional.
2. Determinar la demanda de servicios de transporte marítimo para la exportación e importación de bienes en el país.
3. Identificar la problemática de la organización, estructura e infraestructura portuaria nacional respecto de las operaciones de comercio internacional en los cuatro principales puertos marítimos de administración pública en el país.
4. Determinar el modelo de operación sistémica del proceso de transporte marítimo de bienes exportados e importados en el Ecuador.
5. Exponer las estrategias, planes y programas para la mejora del sistema de transporte de bienes en el comercio internacional en el país.

1.4 JUSTIFICACIÓN

La investigación se desarrollará como un aporte de la autora al desarrollo del comercio exterior nacional, teniendo en cuenta que el análisis conjugará los conocimientos teóricos recibidos a lo largo de la maestría con la práctica de comercio internacional, la metodología de investigación se fundamentará en un estudio exploratorio inicialmente que facilitará el entendimiento de la oferta y demanda de los servicios para en lo posterior aplicar un estudio a nivel descriptivo que concluya

en la problemática del transporte marítimo para las empresas ecuatorianas y las estrategias para conseguir una mejor competitividad de todos los involucrados en el sistema.

1.5 HIPÓTESIS

La hipótesis de la investigación es correlacional, y se describe de la siguiente manera:

H0: La situación actual del sistema de transporte marítimo en el país no está en capacidad de atender un aumento de las operaciones de exportación e importación de bienes en el comercio internacional del Ecuador.

H1: La situación actual del sistema de transporte marítimo en el país está en capacidad de atender un aumento de las operaciones de exportación e importación de bienes en el comercio internacional del Ecuador.

1.6 VARIABLES E INDICADORES

1.6.1 Variable independiente

Situación actual del sistema de transporte marítimo en el país.

1.6.2 Índices e indicadores

- Volumen y proyección de importaciones del país
- Volumen y proyección de exportaciones del país
- Número de puertos habilitados para el comercio exterior
- Entorno de la oferta y demanda de servicios de transporte marítimo
- Impacto de la legislación y programas gubernamentales en el comercio exterior nacional
- Cantidad de empresas ofertantes y demandantes

- Demanda insatisfecha y sus proyecciones

1.6.3 Variable dependiente

Capacidad de atender un aumento de las operaciones de exportación e importación de bienes en el comercio internacional del Ecuador.

1.6.4 Índices e indicadores

- Capacidad instalada de los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar.
- Capacidad utilizada de los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar.
- Tráfico de carga y porcentaje de utilización.
- Bodegaje.

1.7 MARCO REFERENCIAL

1.7.1 Marco teórico

- **Transporte marítimo**

El transporte marítimo desde la perspectiva de comercio exterior es toda actividad de traslado de mercancías a través de un barco, buque u otro tipo de medio que se realice de forma lícita en las rutas de navegación alrededor del globo.

- **Agencia de carga**

Persona natural o jurídica que presta servicios de transporte de carga a comisión, en representación de las líneas transportadoras de carga. Incluye los servicios de consolidación/desconsolidación de carga.

- **Desconsolidador de carga**

Persona natural o jurídica dedicada a la actividad de recibir y desagrupar mercancías, que viene consolidada proveniente del exterior, para encaminarla a sus respectivos destinatarios.

- **Agente marítimo**

Generalmente, las legislaciones nacionales exigen que estos agentes se inscriban formalmente, ante determinados organismos públicos, autoridad marítima, autoridades portuarias, de aduana, etc. La existencia del agente marítimo resulta de la necesidad que tiene el buque, para la atención de la tripulación y la carga, como también dar claridad y certeza a quienes se sirven de esta vía o desempeñan actividades relacionados como son los usuarios y/o autoridades públicas. Un agente marítimo puede circunscribir su función básicamente a la atención que demande la nave en puerto, bajo esta circunstancia la relación entre el propietario de la carga y el agente es indirecta.

Otros agentes marítimos, dependiendo del contrato que suscriban con los armadores o propietarios del buque, extienden sus servicios a las actividades comerciales que demanda el negocio marítimo como emisión del conocimiento de embarque, contacto con el cliente, reservas de espacio, suministro de tarifas, suministro de contenedores, asesoría en el manejo de carga, etc.

- **Operador de transporte multimodal (OTM)**

Es quien se responsabiliza de la coordinación de los distintos modos de transporte que intervienen en un traslado internacional de mercancías, gestión que cubre desde el inicio hasta la recepción de la carga en su destino final, en debido plazo y forma, de acuerdo con lo consignado en el respectivo documento de transporte multimodal -DTM-. El OTM (Operador de Transporte Multimodal) se

convierte en el socio ideal para un exportador ya que debe cubrir cada una de las actividades con responsabilidad profesional.

Funciones de un OTM:

- Asesorar al exportador en la búsqueda de la mejor opción de transporte,
- Coordinar los embarques,
- Coordinar con los transportadores el tránsito de mercancías,
- Contratar el traslado de la carga de un origen a un destino específico.

- **Logística de comercio internacional**

Entendiendo a la exportación como un proceso en el que se involucran varios actores, la logística de comercio es para muchas empresas el paso más crítico al momento de conseguir una internacionalización de sus productos; definir las condiciones de negociación, mantener un control adecuado en el tiempos de traslado de las mercancías hasta los puertos de embarque, depender de la efectividad operativa de las entidades aduaneras, de la disponibilidad de transporte y el confiar en el cumplimiento del tiempo de arribo de la mercadería en tránsito, son solo algunos de los temas que una organización o persona natural debe tener en consideración en el comercio internacional, de ahí que se considere la logística internacional como una “serie de operaciones necesarias para lograr el traslado físico de los productos del local del exportador al del importador”. (Antún, 2004, pág. 7)

- **Componentes de la logística comercial**

La logística internacional depende enteramente de las condiciones de negociación que el exportador e importador fijen al momento de realizar las actividades comerciales, está compuesta por ocho actividades fundamentales: Incoterms, Selección del medio de transporte óptimo, trámites aduaneros, empaque y

embalaje, inventarios y almacenamiento y obligaciones logísticas. (Rodríguez, 2006, pág. 138)

Para efectos del estudio se analizará los componentes que tienen directa relación con el transporte marítimo, esto para singularizar la propuesta y evitar caer en la generalización que implica abarcar la totalidad de las actividades logísticas.

- **Incoterms**

Los INCOTERMS (International Commerce Term), que se definen como el conjunto de reglas para la interpretación de los términos comerciales más utilizados en el comercio exterior. (Antún, 2004, pág. 3)

Los términos describen las tareas, costos y riesgos del exportador o del importador en el comercio exterior, al año 2010 se realizó una modificación y actualización de estos motivada por la evolución del comercio en la última década, según un escrito democratizado por la SENA (2011), el nuevo contexto toma en cuenta: la propagación continua de zonas francas, el uso de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales, la intensificación de la preocupación sobre la seguridad en la circulación de las mercancías; y, los cambios en los usos del transporte. Producto de la revisión se anulan los siguientes Incoterms:

- DAF: Delivered at frontier o entrega en frontera
- DES: Delivered ex ship o entregada sobre buque
- DEQ: Delivered ex quay o entregada en muelle
- DDU: Delivered duty unpaid o entregada derechos no pagados

La anulación de estos términos, responde principalmente a su poco uso y en ciertos casos el desconocimiento de su aplicación; según la opinión de Remigí Palmes, administrador del portal incoterms-2010.com, la eliminación tiene la siguiente connotación:

“En mi opinión es razonable realizar una reducción o simplificación de los incoterms, más aún cuando la mayoría de los operadores los utiliza mal y además de utilizar muy pocos, siempre los mismos.

Este es el caso del DAF, que es uno de los incoterms menos utilizados. Sin embargo en principio no entiendo porque se elimina un incoterms con una potencia muy importante como el DDU.

Esta eliminación se explica si vemos que se ha creado un nuevo incoterms que es el DAP (Delivered at port – Entregado en un punto). No sólo sustituye al DDU sino que lo potencia, haciéndolo más flexible y versátil.” (Palmes, 2011)

Tras la anulación de los cuatro términos anteriormente mencionados, la Cámara de Comercio Internacional incremento dos adicionales, se trata de:

- DAT: Entrega en terminal a disposición del comprador, descargada del vehículo de llegada.
- DAP: entrega en lugar, de la misma manera, a disposición del comprador, pero preparada para la descarga.

En la tabla 1 se muestran el listado de diez incoterms vigentes:

Tabla 1: INCOTERMS 2010

Reglas para cualquier modo o modos de transporte		Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores	
EXW	En Fábrica	FAS	Franco al Costado del Buque
FCA	Franco Porteador	FOB	Franco a Bordo
CPT	Transporte Pagado hasta	CFR	Costo y Flete
CIP	Transporte y Seguro Pagados hasta	CIF	Costo, Seguro y flete.
DAT	Entrega en Terminal		
DAP	Entrega en Lugar		
DDP	Entregada Derechos Pagados		

Fuente: (SENAE, 2011)

El Ecuador en sus operaciones aduaneras reconoce el uso de los Incoterms para las actividades de importación y exportación, según el artículo 66 del Reglamento Comunitario de la decisión 571 de la CAN, que expresa:

“1.- Para facilitar la valoración de las mercancías y en especial, la aplicación de los ajustes de que trata la Sección II del Capítulo I del Título II del presente Reglamento, se utilizarán los Términos Internacionales de Comercio INCOTERMS, publicados por la Cámara de Comercio Internacional o cualquier otra designación que consiga las condiciones de entrega de la mercancía importada por parte del vendedor, contractualmente acordadas...” (SENAE, 2011)

En correspondencia a lo expuesto todas las transacciones de comercio internacional desde y hacia el Ecuador y con los países miembros de la CAN deberán estar regidas por estas condiciones, por otro lado según la resolución N° 1239 del Acuerdo de Cartagena, Artículo 3, se exige dentro de los requisitos mínimos de la factura comercial la descripción obligatoria de las condiciones de negociación fundamentadas en los Incoterms, el extracto del articulado expone:

“Requisitos mínimos de la factura comercial: ... h) lugar y condiciones de entrega de la mercancía, según los términos internacionales de Comercio “INCOTERMS”, establecidos por la Cámara de Comercio Internacional, u otros acuerdos...” (SENAE, 2011)

Justificado el uso de estos términos, es menester abordar de forma descriptiva los que tienen relación con la actividad marítima, según lo expuesto en la tabla 1 son: FAS, FOB, CFR y CIF.

- FAS, Franco al Costado del Buque (*Free Alongside Ship*): Significa que el vendedor cumple con su obligación de entregas de la mercancía cuando esta ha sido colocada al costado del buque, en el puerto de embarque convenido. El comprador deberá entonces correr con los gastos y riesgo de pérdida de la mercancía a partir de ese momento. (Acosta, 2005, pág. 68)
- FOB, Franco a Bordo (*Free on Board*): En este término el vendedor cumple con la obligación de entregar la mercancía cuando ésta ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido, es entonces obligación del comprador asumir también los gastos por pérdida o daño de la mercadería. (Acosta, 2005, pág. 75)

- CFR, Coste y Flete (*Cost and Freight*): en este caso el vendedor liquida los gastos y fletes necesarios para que la mercadería se coloque en la cubierta del buque en el puerto de destino convenido, esta condición obliga a que este cumpla con las formalidades de despacho de productos según el régimen aduanero del destino, en este caso la responsabilidad del comprador nace a partir de que la entrega de la mercadería se realiza. (Acosta, 2005, pág. 105)
- CIF, Costo, Seguro y Flete (*Cost, Insurance, Freight*): las condiciones de este término obligan al vendedor a pagar tanto el seguro como el transporte; dejando al comprador a la recepción de la mercadería y las actividades de traumatología para desaduanización. (Comercio exterior, 2011)

Lo antes descrito servirá para entender en cómo se comportan los agentes involucrados en la oferta de servicios de transporte marítimo en el país.

1.7.2 Marco legal

1.7.2.1 Código orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

La reciente aprobación de este código y su reglamentación a cargo del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, crea el Comité de Comercio Exterior del Ecuador (COMEX), forma parte actualmente de las normas y reglamentos que rigen el sector del comercio exterior, con un instrumento legal de creación que le faculta para dictar políticas relacionadas con el desarrollo del comercio exterior, su promoción, regulaciones, políticas de protección arancelarias y no arancelarias, medios de control de origen, sanitarios, fitosanitarios, medidas antidumping entre otros aspectos que impactan de forma directa en las acciones de exportación que se proponen para la empresa comunitaria.

Además de la creación del COMEX, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones tiene otros objetivos relevantes como:

- “Lograr un mayor acceso a los factores de producción, con especial énfasis en las micro, pequeñas y medianas empresas, así como de los actores de la economía popular y solidaria.
- Fomentar la producción nacional, comercio y consumo sustentable de bienes y servicios, con responsabilidad social y ambiental, así como su comercialización y uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas.
- Generar trabajo y empleo de calidad y dignos, que contribuyan a valorar todas las formas de trabajo y cumplan con los derechos laborales.
- Generar un sistema integral para la innovación y el emprendimiento, para que la ciencia y tecnología potencien el cambio de la matriz productiva. y para contribuir a la construcción de una sociedad de propietarios, productores y emprendedores.
- Garantizar el ejercicio de los derechos de la población a acceder, usar y disfrutar de bienes y servicios en condiciones de equidad, óptima calidad y en armonía con la naturaleza.
- Incentivar y regular todas las formas de inversión privada en actividades productivas y de servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables.
- Regular la inversión productiva en sectores estratégicos de la economía, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo.
- Promocionar la capacitación técnica y profesional basada en competencias laborales y ciudadanas, que permita que los resultados de la transformación sean apropiados por todos.
- Fortalecer el control estatal para asegurar que las actividades productivas no sean afectadas por prácticas de abuso del poder del mercado, como prácticas monopólicas, oligopólicas y en general, las que afecten el funcionamiento de los mercados.
- Promover el desarrollo productivo del país mediante un enfoque de competitividad sistémica, con una visión integral que incluya el desarrollo territorial y que articule en forma coordinada los objetivos de carácter macroeconómico, los principios y patrones básicos del desarrollo de la sociedad. las acciones de los productores y empresas. y el entorno jurídico - institucional.
- Impulsar el desarrollo productivo en zonas de menor desarrollo económico.
- Establecer los principios e instrumentos fundamentales de la articulación internacional de la política comercial de Ecuador.
- Potenciar la sustitución estratégica de importaciones.
- Fomentar y diversificar las exportaciones.
- Facilitar las operaciones de comercio exterior.
- Promover las actividades de la economía popular, solidaria y comunitaria, así como la inserción y promoción de su oferta productiva estratégicamente en el mundo, de conformidad con la Constitución y la ley.

- Incorporar como un elemento transversal en todas las políticas productivas, el enfoque de género y de inclusión económica de las actividades productivas de pueblos y nacionalidades.
- Impulsar los mecanismos que posibiliten un comercio justo y un mercado transparente.
- Fomentar y apoyar la investigación industrial y científica, así como la innovación y transferencia tecnológica” (MIPRO, 2010)

Es resaltable desde todo punto de vista que el fundamento del nuevo código sea la mejora social y la promoción de las pequeñas y medianas empresas, con miras a fomentar un desarrollo más equitativo. Otras leyes a tomar en cuenta en el desarrollo de la investigación son

- **Constitución Política del Estado.**
Publicada en el Registro Oficial No. 449 de 20 de Octubre de 2008.
- **Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones**
Publicado en el Registro Oficial No. 452, de 19 de Mayo de 2011.
- **Ley de Cámaras de Comercio.**
Ley No. 106-CL. Publicada en el Registro Oficial No.131, de 7 de Marzo de 1969.
- **Reglamento que regula la actividad de Agencias de Carga.**
Resolución No. 28-2008-R5 del 8 de Diciembre de 2008, Corporación Aduanera Ecuatoriana.

1.7.2.2 Entidades relacionadas a la actividad de exportación

1. Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)
2. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración (MMRREE)
3. Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC)
4. Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca (MAGAP)
5. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)
6. Comité de Comercio Exterior del Ecuador (COMEX)

7. Agencia ecuatoriana de aseguramiento de la Calidad del Agro (AGROCALIDAD)

1.8 METODOLOGÍA

1.8.1 Tipos de investigación

De acuerdo al problema: El tipo de investigación de acuerdo al problema es Concluyente Descriptiva, porque se propone identificar elementos y características de la situación actual del sistema de transporte marítimo utilizado en las actividades de importación y exportación en el Ecuador y cómo un avizorado incremento en las actividades de comercio internacional como parte de la redefinición de la economía nacional y el apoyo del gobierno a las labores de exportación.

De acuerdo a los objetivos: El tipo de investigación de acuerdo a los objetivos es Cuantitativa, este tipo de investigación se aplicará para identificar la problemática actual de los servicios de transporte marítimo y de quienes se involucran en el uso de este servicio a nivel país, además será fundamental en la propuesta de mejoramiento que supone la investigación. La investigación buscará cumplir con los indicadores e índices planteados para las variables de la hipótesis de trabajo.

1.8.2 Tipos de estudio

Exploratorio: Porque servirá para la obtención de información relevante sobre el entorno del transporte marítimo en el Ecuador y como expertos en la materia analizan sus perspectivas y el impacto que sufrirá la infraestructura actual ante un incremento en las actividades de comercio.

Concluyente: Porque ayuda a seleccionar y evaluar una línea de acción, se va a hacer procedimientos formales encaminados a conocer específicamente el tipo de empresas que usan los servicios y qué clase de servicios de Agencia de Aduana utilizan, además se incluyen encuestas y observación.

1.8.3 Diseño de investigación

Al seleccionar una investigación descriptiva, se hace uso de un diseño de investigación transversal, es decir un diseño en que se toma una muestra de los elementos de una población en un período de tiempo determinado.

1.8.4 Método científico

Histórico: Procedimiento por el cual se empleará el análisis y la interpretación de acontecimientos comerciales pasados como base de apoyo para la elaboración de estadísticas.

Deductivo: Procedimiento en que mediante el uso de procesos lógicos adecuados se parte de lo general, para llegar a conclusiones particulares.

Analítico: Procedimiento por el cual se divide un todo en partes, las cuales son estudiadas con atención para llegar a un juicio, que sirve para el todo una vez constituido.

1.8.5 Fuentes de recopilación de la información

Datos Primarios: Porque se diseñara una investigación tanto exploratoria como descriptiva para la obtención de información de los actores involucrados en el campo del comercio exterior nacional, orientada al uso del transporte marítimo y el estado actual y futuro del sistema.

Datos Secundarios: Porque se requerirá información de libros, textos, documentos, y otras fuentes para establecer un análisis previo sobre la oferta y demanda de transporte marítimo en el país.

1.8.6 Técnicas de recopilación de la información

La investigación demanda la utilización del método de comunicación directa estructurada para determinar el entorno del transporte marítimo con cada actor relevante en el uso de este servicio, la investigación se la realizará a través de observación directa, minería de datos, entrevistas a profundidad y encuestas a empresas importadoras y exportadoras.

CAPÍTULO II

ANÁLISIS DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR

La definición de una propuesta de análisis y mejora de los servicios de transporte marítimo para el comercio exterior ecuatoriano, tiene como punto de partida el análisis de su oferta en el entorno local; previo a profundizar en el estado actual de los recursos, infraestructura y organización marítima nacional, es conveniente iniciar con algunas definiciones básicas. La oferta se define como “la cantidad de bienes o servicios que un cierto número de oferentes está dispuesto a poner a disposición del mercado a un precio determinado” (Baca Urbina, 2006, pág. 48); la oferta según Baca Urbina puede dividirse en tres: competitiva o de mercado libre, oligopólica compuesta por pocos ofertantes y monopólica correspondiente a un solo ofertante que controla el mercado. El capítulo que se está desarrollando pretende entender la estructura de la oferta de transporte marítimo nacional y como su nivel competitivo es un diferenciador al momento de fomentar el comercio internacional de las empresas exportadoras ecuatorianas, en este contexto se buscará determinar en lo posible si la estructura de la oferta actual cumple formalmente con alguna de las características anotadas anteriormente.

En la búsqueda de la definición de la oferta nacional, se analiza la estructura portuaria nacional, su capacidad e infraestructura, en pro de establecer futuras problemáticas de existir un incremento en la demanda producto de la internacionalización de las empresas nacionales o el incremento de las importaciones.

2.1 TIPO DE TRANSPORTES EXISTENTES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

En este numeral se hace un análisis breve de los medios de transporte que las empresas y personas pueden utilizar para el comercio internacional: aéreo, terrestre o marítimo. Este análisis permite entender las ventajas que ofrece el transporte

marítimo. Según lo escrito por Rodríguez (2006, pág. 133) las dimensiones del transporte terrestre nacen de la opción de crear un autotransporte, comúnmente utilizado para el envío de mercadería a nivel interno de los países y que genera ventajas en el costo de los productos y en la facilidad de planificación, aunque implican un mayor control, seguridad e inversión, en especial si el cumplimiento de la vida útil de los vehículos obliga a su reemplazo. El transporte aéreo por otro lado muestra ventajas importantes especialmente en el tiempo de llegada de mercancías a los destinos, más su costo es la principal barrera de uso y en muchos casos la disponibilidad de vuelos a los destinos en temporadas altas; un ejemplo práctico de esto es la crisis que sufriera el sector florícola ecuatoriano a febrero de 2011, que no permitió la salida a tiempo de 200 toneladas de flores a diferentes destinos por la falta de espacio para carga en las aeronaves, situación que afectó a la industria y que concluyó en pérdidas.¹

El presente estudio se concentra en definir los aspectos relevantes sobre la oferta de transporte marítimo a nivel del Ecuador, razón por la cual el contexto a desarrollar se deberá entender por medio de él y sus definiciones. En cuanto al transporte marítimo Rodríguez (2006, pág. 133) propone a este tipo de transporte como uno de los de mayores ventaja para los exportadores, ya que su evolución ha permitido adaptar las rutas, frecuencias e infraestructura a los tipos de mercaderías, tiempos de perfectibilidad, costos y volumen; más su característica principal el uso de las masas marinas para el traslado hace que exista una dependencia de servicios multimodales duplicando en casos el costo de transporte y depende del clima. Para entender de mejor los alcances del transporte marítimo, se expone a continuación las características principales, desarrolladas por Gonzales & Sánchez (2007, pág. 4):

- Desde la perspectiva de la oferta de transporte marítimo:
 - Es literal e intrínsecamente móvil, de acuerdo a su *core business*
 - Es una industria de capital intensivo que produce bienes perecederos
 - Presenta inestabilidad en los precios frente a los altos costos fijos

¹ La información ha sido recopilada de la dirección electrónica: http://gplogistics.com.ec/_blog/GPlogisticsblog/post/Ecuador_Una_carrera_contra_el_tiempo_para_exportar_flores_a_EEUU/

- Tiene dificultades en el ajuste entre la oferta y la demanda, es muy sensible a la capacidad e infraestructura.
 - La oferta tiende a ser inelástica a corto plazo, pues una mejora en la infraestructura tiene un largo tiempo de duración.
 - Tiene características de las economías de redes, aprovechando las economías de alcance.
 - Altas exigencias de calidad y preservación de bienes.
 - Tiende a concentrarse para la fijación de precios.
 - Está altamente fragmentada en segmentos según la demanda.
 - Está constantemente sometido a problemas de productividad a razón de la necesidad de dos viajes por cada envío.
- Desde la perspectiva de la demanda:
 - Está compuesta por industrias de todo tipo, capital intensivo y no intensivo que producen bienes básicos, intermedios o finales, de mayor o menor valor agregado.
 - Los precios de los bienes que produce son tanto exógenos como fijados.
 - El transporte y la logística son una parte más de sus cadenas de producción y distribución
 - Requiere de una capacidad excedente de transporte para minimizar el riesgo de fallas en el tiempo de entrega o recepción de bienes.
 - Sufre de dificultades de ajuste entre la oferta marítima y demanda de transporte y sus consecuencias de alteraciones de precios y cantidades.

Para entender el comportamiento del transporte marítimo como una industria, es necesario definir su comportamiento cíclico, entendiendo que la oferta y demanda en el sector estará directamente relacionada con aspectos externos como la cantidad de buques existentes, los precios de petróleo e insumos para la elaboración de nafta para los barcos, la cantidad de naves que están en condiciones de brindar el servicio,

la cantidad de agentes que participan en el transporte en especial si este es multimodal, recurso que en la actualidad es muy utilizado en países como el Ecuador; el principal factor que afecta al transporte marítimo es la producción mundial de ahí que el crecimiento del negocio se deba a la mayor o menor producción en diversas zonas del planeta y fundamente su rentabilidad en ello en un nivel de análisis macro. La características cíclicas de la industria del transporte marítimo ya en un nivel país (micro), se definen en correspondencia a las principales actividades económicas; de ahí que en nuestro país el uso de este medio sea mayormente para actividades de importación de bienes de consumo y exportación de petróleo.

2.1.1 Actores vinculados a la actividad de comercio exterior relacionados con el transporte marítimo de carga

Estos corresponden a los involucrados directos en el proceso de logística de comercio internacional, según lo expuesto por Baena (2002, pág. 24 -28) están conformados por:

- **Usuarios:** Es el embarcador o receptor de una mercancía, el comerciante exportador o importador utiliza el transporte internacional en la compra o venta de mercancías. Dependiendo de su estructura y conocimientos sobre el transporte internacional, el usuario organiza sus propias exportaciones o contrata los servicios de empresas especializadas.
- **Armador:** Propietario real de un buque, registrado a su nombre que lo acondiciona para su navegación. Puede explotar el buque utilizándolo en diversos servicios o alquilarlo bajo contrato de diversos tipos, por tiempo determinado o por viaje.
- **Fletadores:** personas físicas o jurídicas que alquilan un buque para su explotación en la manera que estime conveniente. El fletador y propietario

real del buque establecen los convenientes contratos que convierten al fletador en el transportista efectivo ante los cargadores.

- **Transportistas:** persona física o jurídica (Armador o fletador) que explota un buque, generalmente en régimen de línea regular.
- **Consignatarios de buques:** representante del armador o del fletador del buque en el puerto. Realiza todas las gestiones necesarias para el despacho documental frente a las autoridades locales, da atención a la tripulación y al buque, así como los suministros que precise. El consignatario, por cuenta del armador, negocia, gestiona, liquida los fletes y gastos ocasionados por las mercancías.
- **Autoridades Portuarias:** autoridades que regulan las diferentes actividades de un puerto, asignando las zonas de almacenaje para la mercancía y los muelles de atraque para los buques estableciendo las tarifas de los diferentes servicios que se ofrecen, etc. Interviene también en los servicios prácticos, remolcadores, provisionistas de buques, empresas de control e inspección, etc.
- **Agentes de aduana:** persona natural o jurídica, facultada por la Dirección de Aduanas o Servicios de aduanas para tramitar la documentación necesaria en los despachos de exportación e importación de las mercancías, así como efectuando los pagos de aranceles, impuestos, obtención de licencias, certificados, etc. Frente a las autoridades aduaneras, por cuenta del usuario, exportador e importador.
- **Agentes de carga:** Es la persona natural o jurídica que por cuenta de terceros y en forma habitual proyecta, controla, coordina y dirige las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías por cualquier medio y presta los servicios complementarios necesarios para

ultimar y llevar a buen fin las operaciones que le sean encomendadas. (Ottofreight, 2011)

- **Consolidadores:** Persona natural o jurídica dedicada a la actividad de agrupar mercancías de distintos consignatarios para su tramitación y envío a un determinado país de destino.
- **Desconsolidadores:** Persona natural o jurídica dedicada a la actividad de recibir y desagrupar mercancías, que viene consolidada proveniente del exterior, para encaminarla a sus respectivos destinatarios.
- **Operadores de transporte Multimodal:** Se entiende como transporte multimodal el porte de mercancías de por lo menos dos modos transporte desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. (Araujo Ibarra y Asociados, 2009)

2.2 ENTORNO DEL COMERCIO EXTERIOR NACIONAL

Previo a entrar en materia de análisis del transporte marítimo en el Ecuador es menester abordar el flujo de comercio nacional, para ello se definen tanto las exportaciones como importaciones a través de la balanza comercial.

2.2.1 Balanza Comercial del Ecuador

La actividad económica de exportaciones e importaciones en el país muestra en los últimos cinco años un relación negativa, el balance del total en dólares recibido por concepto de la venta al exterior de los productos ecuatorianos ha crecido en menor cantidad que las compras de bienes del mercado externo; el Banco Central (2010) muestra que en el período del 2006 al 2010, el país paso de una balanza comercial positiva de 614,2 millones a una cifra negativa de – 3.100 millones de dólares, tal como se muestra en la tabla 2.

Tabla 2: Balanza Comercial del Ecuador Período 2006 – 2010 – En Dólares

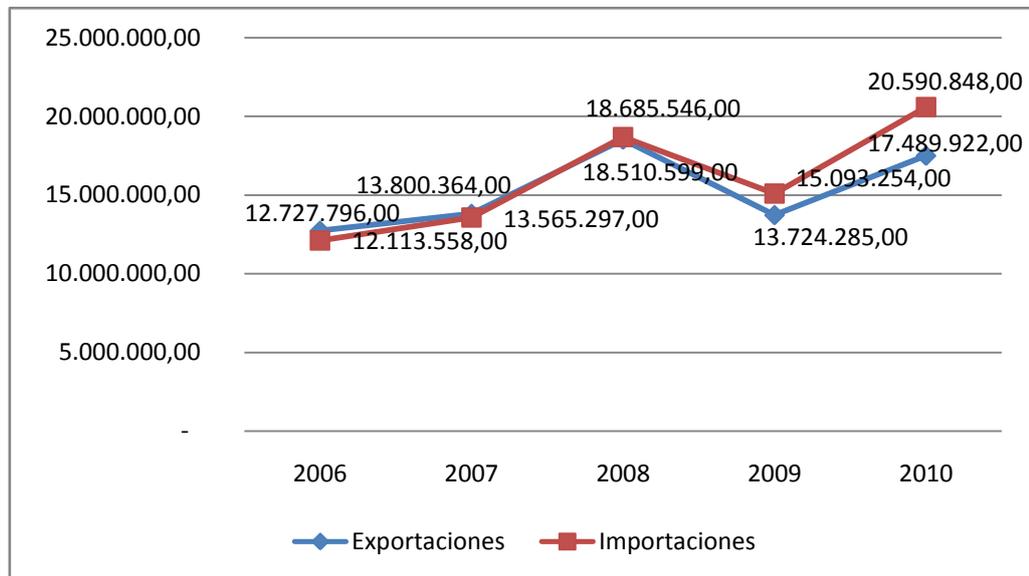
Rubro	2006	2007	2008	2009	2010
Exportaciones	12.727.796,00	13.800.364,00	18.510.599,00	13.724.285,00	17.489.922,00
Importaciones	12.113.558,00	13.565.297,00	18.685.546,00	15.093.254,00	20.590.848,00
Balanza comercial	614.238,00	235.067,00	(174.947,00)	(1.368.969,00)	(3.100.926,00)

Fuente: (BCE, 2010)

Elaborado por: Autora

El ritmo de crecimiento de las exportaciones en el período fue del 11,03%; particularmente en el año 2009, se experimenta una contracción del 25,86% que se recupera al año 2010 con una tasa de crecimiento del 27,44%. Contrario a ello, las importaciones crecieron en el periodo a razón del 16,73% anual, teniendo como máximo punto de crecimiento el año 2008 donde se incrementaron en un 37,75%. Esto indica que a pesar de los esfuerzos gubernamentales para frenar las importaciones e incentivar la exportación de productos no tradicionales, la balanza persiste en un saldo negativo que no apoya el desarrollo económico.

Gráfico 1: Evolución de las importaciones y exportaciones a nivel nacional en dólares - Período 2006 – 2010



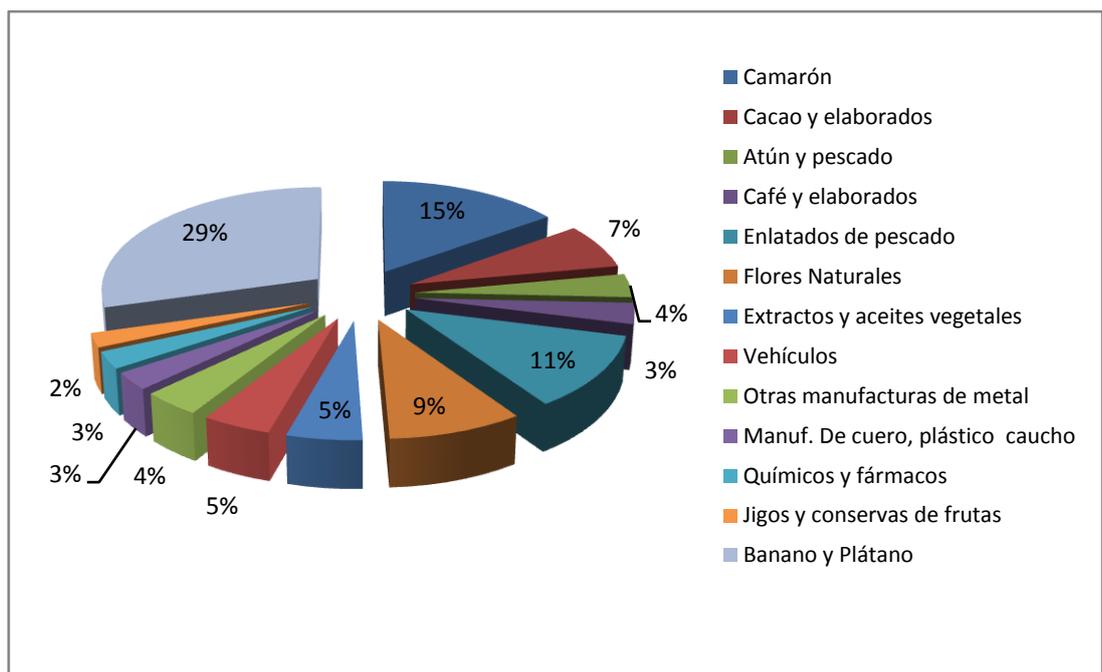
Fuente: (BCE, 2010)

Elaborado por: Autora

2.2.2 Exportaciones e Importaciones

Para el año 2011 hasta el mes de Octubre, último dato registrado en el Banco Central del Ecuador, la tendencia de crecimiento tanto de las importaciones como las exportaciones se mantiene; la relación continúa siendo negativa a pesar del crecimiento experimentado en la balanza petrolera, producto de un incremento constante del precio del barril de petróleo, estas exportaciones tanto de crudo como de derivados representan el 95,3% de las exportaciones en el año (BCE, 2011, pág. 9). El aporte de los productos no tradicionales fue de apenas del 4,7%, la gráfica 2 ilustra cómo está compuesta la balanza comercial en cuanto a este tipo de exportaciones.

**Gráfico 2: Porcentaje de productos no tradicionales exportados por el Ecuador
Enero - Octubre 2011**



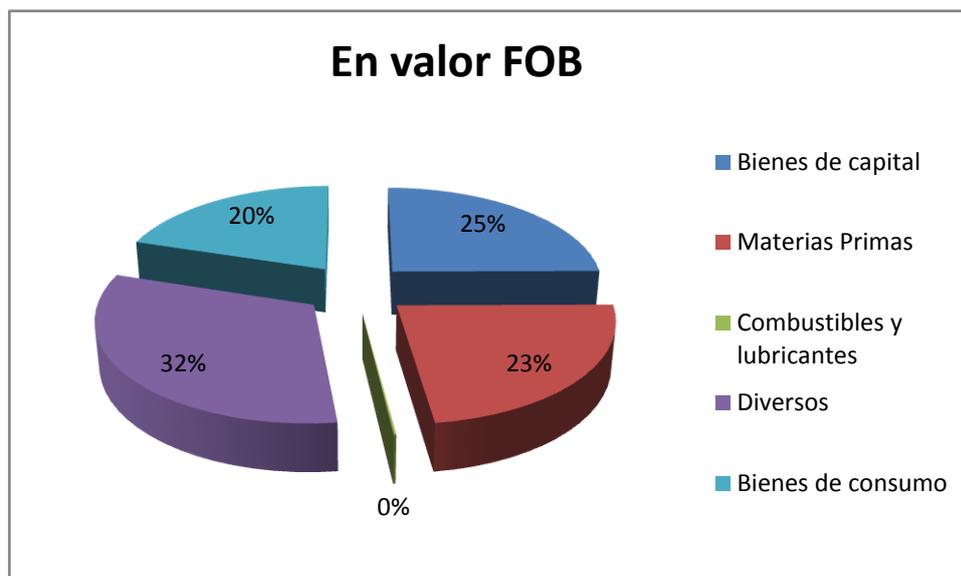
Fuente: (BCE, 2011, pág. 10)

Elaborado por: Autora

El banano (29,45%), camarón (15,05%) y Enlatados de pescado (11,45%); son los de mayor aporte a la economía nacional. Las importaciones para el 2011 hasta el mes de octubre registraron un total de 18.916,53 millones crecieron a razón

del 20,89%, los productos de mayor crecimiento en este rubro fueron: Materias Primas con un participación del 24,89% Bienes de Capital 24,89% y Bienes de Consumo que representan el 20,33%. Los combustibles y los lubricantes representaron una tendencia al decrecimiento en las exportaciones, a pesar de ello representan el 23,03%.

Gráfico 3: Distribución porcentual de las importaciones Enero - Octubre 2011



Fuente: (BCE, 2011, pág. 10)

Elaborado por: Autora

2.2.3 Medios de transporte utilizados

El comercio internacional tiene como actor irremplazable a los medios de transporte, en tal virtud y tomando en cuenta que la propuesta de análisis se concentra en reconocer el impacto del uso de servicios de transporte marítimo en las actividades de exportación e importación del Ecuador, este numeral aborda un análisis sobre el uso de estos en cada actividad. Analizando las cifras que proporciona Trademap (2011) sobre el uso de servicios de transporte se puede concluir que para el caso de las exportaciones la vía marítima representó entre el año 2005 y 2009² el 90% de las actividades de exportación, el transporte aéreo corresponde al 10% de la

² Últimas estadísticas registradas a Diciembre de 2011 por Trademap

actividad. La tabla 3 expone la evolución de los valores FOB por cada servicio para el periodo

**Tabla 3: Valores FOB trasportados desde el Ecuador en miles de dólares -
Período 2005 - 2009**

Año	Valores FOB exportados vía marítima	Porcentaje	Valores FOB exportados vía aérea	Porcentaje	Total
2005	301.500	90%	33.700	10%	335.200
2006	316.200	90%	36.100	10%	352.300
2007	312.600	90%	35.100	10%	347.700
2008	312.600	91%	32.300	9%	344.900
2009	312.600	90%	35.000	10%	347.600

Fuente: (TRADEMAP, 2011)

Elaborado por: Autora

Las estadísticas nacionales muestran únicamente como medios de transporte utilizados para las exportaciones a la vía marítima y aérea; ambas divididas para carga y pasajeros; siendo mayor el primero demostrando que las mercancías circulan en mayor cantidad que las personas. En cuanto a las importaciones se muestran mayor cantidad de medios, entre ellos el transporte terrestre e inclusive la importación de servicios como la electricidad y el gas natural. La tabla 4 expone los valores FOB importados según el tipo de transporte para productos y servicios.

**Tabla 4: Valores FOB transportados hacia el Ecuador en miles de dólares
Período 2005 - 2009**

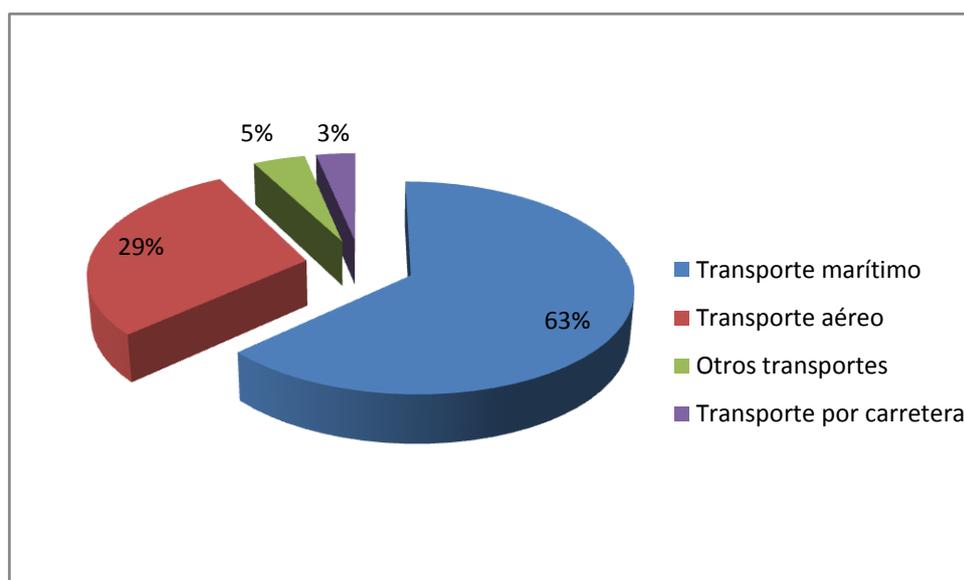
Años	Valores FOB importados vía marítima	Valores FOB importados vía aérea	Valores FOB importados vía otros transporte	Valores FOB importados por carretera
2005	611.800,00	380.000,00	50.700,00	34.680,00
2006	724.100,00	393.800,00	53.000,00	37.050,00
2007	886.700,00	382.000,00	58.400,00	42.380,00
2008	1.136.600,00	430.700,00	66.800,00	50.850,00
2009	898.400,00	413.300,00	62.700,00	46.720,00

Fuente: (TRADEMAP, 2011)

Elaborado por: Autora

La vía marítima representó el 63% de las importaciones al año 2009, y su participación en el periodo representa el 62% en promedio; el transporte aéreo representó el 29%, otros transportes el 5% y el transporte por carretera con el 3%.

Gráfico 4: Participación porcentual de los tipos de transporte en las importaciones (2009)



Fuente: (TRADEMAP, 2011)

Elaborado por: Autora

En función de los análisis realizados se puede afirmar de forma concluyente que el transporte marítimo para el Ecuador es fundamental para las relaciones comerciales internacionales, principalmente por los costos que representan tanto para importadores como exportadores, además de la evolución que ha tenido la actividad dando opciones para el envío y recepción de todo tipo de mercaderías, y cada vez en rutas más eficientes que acortan los tiempos de entrega. (Antún, 2004, pág. 75).

Con este criterio se hace necesario identificar las capacidades que posee el país en materia naval para albergar este volumen de actividades de transporte, esto con el fin de contrastar si la actual infraestructura está en capacidad de soportar incrementos de actividad, a sabiendas que actualmente más del 50% de la actividad comercial internacional entra y sale del país por esta vía.

2.2.4 Empresas que participan en la actividad de transporte de mercancías

En el país el sector del comercio internacional está compuesto por varias compañías, como se abordó anteriormente los agentes que participan en los procesos de importaciones y exportaciones son diversos, este numeral se concentra en identificar el número de agentes operadores de comercio exterior que están en capacidad de operar legalmente en el país.

De acuerdo a los datos consultados en el Ecuador, existen 1495 operadores de comercio, los agentes afianzados de aduanas y las compañías navieras son los grupos más grandes en lo que a número se refiere, es permite concluir dos cosas importantes: la primera es que la mayor parte del comercio exterior nacional utiliza los servicios de transporte marítimo para el traslado de mercancías; y que la intensidad de la competencia en ambas actividades es alta, situación que se regula por la dependencia del transporte para cualquier venta o compra de productos fuera del territorio nacional.

En un segundo grupo de importancia es posible agrupar a las líneas de transporte terrestre, los consolidadores y depósitos industriales que se muestran en número entre 100 y 200 autorizados a realizar actividades de comercio.

La dependencia del transporte terrestre para el traslado de las mercancías hasta los puertos de embarque corresponde con las cifras y, haciendo un criterio similar al primer grupo, con la intensidad de competencia en esta actividad.

Finalmente, en un tercer grupo se encuentran: almacenes temporales, especiales, depósitos comerciales, agentes de carga internacional, empresas de tráfico postal, verificadoras, operadores de zona franca, almacén libre y maquiladoras; todos con menos de 100 empresas o personas dedicadas a la actividad de comercio.

Tabla 5: Tipo y número de operadores de comercio exterior en el Ecuador

Tipo de operador de comercio	Cantidad
Agentes Afianzados de Aduana	345
Líneas navieras	317
Líneas de transporte terrestre	209
Almacén temporal	54
Depósito comercial	36
Agentes de carga internacional	66
Empresas de tráfico postal internacional, correos rápidos o courier	47
Consolidadores	109
Verificadores	5
Depósito industrial	147
Operadores en Zona Franca	53
Almacén Libre	35
Maquiladoras	37
Almacén especial	35
Total	1495

Fuente: (Aduana del Ecuador, 2012)

Elaborado por: Autora

2.3 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA NACIONAL

La infraestructura portuaria nacional está conformada por siete puertos, los mismos que se dividen en dos tipos: de carga general y petroleros; los primeros son: Guayaquil, Bolívar, Esmeraldas y Puerto Bolívar; para el caso de la exportación de crudo y derivados se utilizan los puertos de Balao, La libertad y Salitral. (BANCOEX, 2011)

Según el Observatorio Fiscal (2011), el indicador de competitividad global ubica al Ecuador en el puesto 92 de un total de 139 países en lo que a infraestructura portuaria se refiere, por encima de Malí y por debajo de la Federación Rusa, esto proporciona un punto de partida sobre cuán eficiente es el sistema en el mercado mundial, el análisis a realizarse se concentrará en las terminales de carga general, partiendo de la premisa que un incremento en las exportaciones no petroleras supone una mejora de la balanza comercial antes analizada, representando una ventaja económica para el país reduciendo la dependencia del petróleo.

Gráfico 5: Ubicación de los puertos de carga general en el Ecuador



Fuente: (CAMAE, 2010)

Elaborado por: Autora

2.3.1 Puerto de Guayaquil

Considerado como el puerto Guayaquil es el puerto principal de la República del Ecuador, a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Fue construido durante el periodo 1.959 - 1963.

La ubicación privilegiada del puerto constituye un incentivo para la captación de tráfico de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico. Asimismo, está resulta altamente conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el canal de Panamá con destino a la costa este del continente o hacia Europa y África.

El marco legal sobre el que desarrolla sus actividades, permite a las empresas privadas ejercer sin limitaciones la actividad portuaria. El Ecuador se encuentra inmerso en una exitosa acción de modernización tanto de puertos como

de aduanas, generando un alto grado de confiabilidad para las inversiones que se realizan en el país.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional, sus instalaciones permiten el manipuleo y almacenamiento tanto de carga seca como de refrigerada, en un área total de 200.000 metros cuadrados, con una longitud en muelles de 1.625 metros, divididos en cinco áreas: Carga General, Terminal de contenedores, terminal de carga a granel, carga líquida granel y melaza y aceites vegetales. (CAMA E, 2010). En lo que respecta a carga general el puerto posee atascaderos, bodegas de primera y segunda línea; y, bodegas para carga peligrosa.

Tabla 6: Infraestructura para carga regular en el Puerto de Guayaquil

Infraestructura	Dimensiones
Número de atracaderos :	5 muelles
Longitud total	925 m.
Ancho del delantal del muelle:	30 m.
Bodegas de primera línea :	4
Bodegas de segunda línea :	20
Bodegas de carga peligrosa :	4

Fuente: (CAMA E, 2010)

Elaborado por: Autora

La terminal para contenedores posee tres muelles con una longitud total de 555 metros, con módulos para almacenamiento de hasta cuatro contenedores con capacidad para 7.500 TEUS (*Twenty foot Equivalent Unit*), con 3 bodegas para consolidación y desconsolidación de 7.200 metros cuadrados cada una, una grúa de 40 toneladas, dos terminales de contenedores y dos transportadoras. En cuanto a carga a granel se destina un muelle para esta actividad con una longitud de 155 metros con una bodega de almacenamiento con capacidad para 30.000 toneladas, además para la carga a granel se disponen de tres silos con capacidad para 6.000 toneladas cada uno y un sistema de carga y descarga. Respecto de la carga líquida el área de almacenaje es de 4.278 metros cuadrados con capacidad para 30.000 toneladas y tres tanques metálicos para melaza con capacidad para 3.200 toneladas;

en el caso del aceite vegetal la capacidad para almacenamiento es de 240 toneladas. (CAMA E, 2010)

2.3.1.1 Operaciones de carga marítima comercial en el Puerto de Guayaquil

En este numeral se exponen varios datos estadísticos sobre las operaciones del puerto de Guayaquil respecto del número de horas de estadía de los buques en los muelles, el número de buques que se reciben, el total de carga general que se ingreso y movilizo en las instalaciones.

- **Horas de permanencia de buques por mes**

Al año 2010 el promedio de estadía de un buque en el Puerto de Guayaquil fue de 37, 56 horas, en total se registran 44.950,44 horas de estadía entre los buques arribados, los meses donde se registra mayor permanencia son: Enero, Marzo, Abril y Mayo; meses en los que se superaron las 4 mil horas de estadía de buques. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

- **Total de buques arribados**

Se recibieron 3.235 buques de los cuales el 36,6% ingresaron a los muelles de la autoridad portuaria, el 29,9% ingresaron a muelles privados, el 1,3% a fondeadero y el 32,12% a través de cabotaje. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

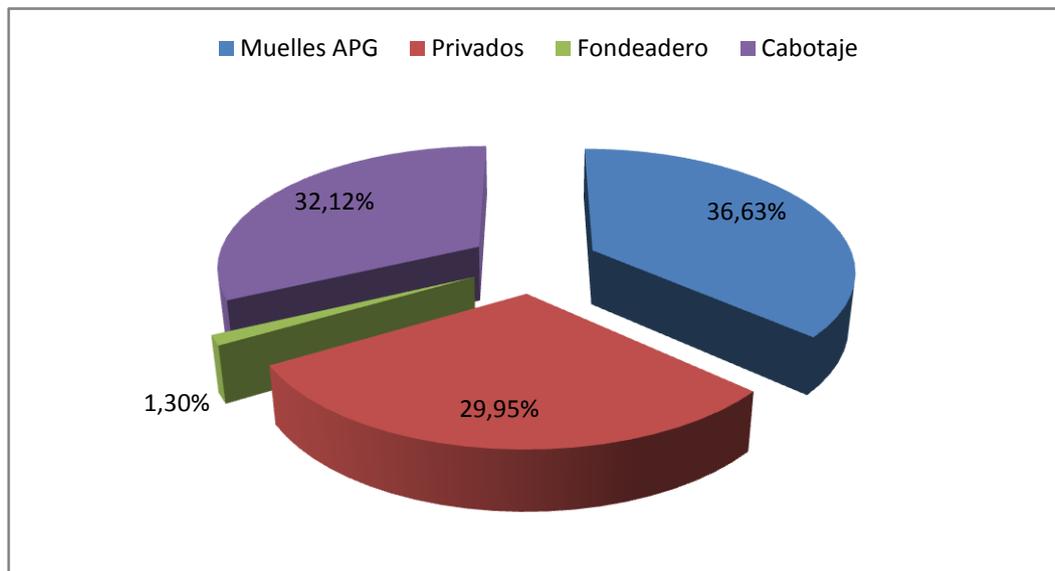
Tabla 7: Número de buques arribados al Puerto de Guayaquil en el año 2010

Tipo de muelle	Cantidad de buques arribados	Porcentaje
Muelles APG	1.185	36,63%
Privados	969	29,95%
Fondeadero	42	1,30%
Cabotaje	1.039	32,12%
Total	3.235	100,00%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

Gráfico 6: Porcentaje de buques arribados según tipo de muelle en el Puerto de Guayaquil



Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

- **Cantidad de carga recibida**

En el año 2010 se movilizó en el Puerto de Guayaquil un total de 7.656 toneladas de carga, el mes de mayor ingreso de carga fue Agosto con 703 mil toneladas.

En total se recibieron al mes de diciembre, tanto para actividades de exportación como de importación 698 mil toneladas, el 65% de ella ingresa contenerizada, el 19,2% como carga general, el 14% tipificada como carga general sólidos y el 0,85% como carga general líquida.

Tabla 8: Carga movilizada por mes en el Puerto de Guayaquil al año 2010 – En toneladas

Mes	Toneladas de carga movilizada	Importaciones	Exportaciones
Enero	628.095,41	320.328,66	307.766,75
Febrero	626.605,14	319.568,62	307.036,52
Marzo	675.249,35	344.377,17	330.872,18
Abril	636785,09	324.760,40	312.024,69
Mayo	621898,17	317.168,07	304.730,10
Junio	558.093,23	284.627,55	273.465,68
Julio	598.308,74	305.137,46	293.171,28
Agosto	703.983,59	359.031,63	344.951,96
Septiembre	635.895,43	324.306,67	311.588,76
Octubre	618.290,76	315.328,29	302.962,47
Noviembre	654.979,80	334.039,70	320.940,10
Diciembre	698.049,64	356.005,32	342.044,32
Total	7.656.234,35	3.904.679,52	3.751.554,83

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

La infraestructura del puerto está adecuada a para la recepción de contenedores en total en el año se manipulo 405.242 contenedores, de los cuales el 28% fueron de 20 pies cúbicos y el 72% de 40 pies cúbicos, siendo el último el de mayor utilización en el comercio de mercancías en el puerto por parte de importadores y exportadores; esto genera un promedio de ocupación por mes del 54% en los muelles, lo que indica que su infraestructura puede albergar mayor cantidad de tráfico comercial. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Tabla 9: Carga ingresada al Puerto de Guayaquil según su tipo año 2010 – En toneladas

Tipo de carga	Toneladas	Porcentaje
Carga general	134.620,60	19,29%
Carga general sólidos	103.709,49	14,86%
Carga general líquidos	5.955,00	0,85%
Carga contenerizada	453.764,55	65,00%
Total	698.049,64	100,00%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

El puerto de Guayaquil es el de mayor movimiento comercial en el país la relación entre las exportaciones e importaciones varía mensualmente, anualmente el 51% de la carga receptada corresponde a actividades de importación y 49% a la exportación.

2.3.2 Puerto de Manta

Manta es un puerto abierto al mar, no tiene canales de ingreso, la entrada es todo el mar, el barco puede entrar del Norte y el Este, posee un calado que le permite el ingreso de naves de hasta 50 mil toneladas, una profundidad de 12 a 13 metros lo que le permite recibir portacontenedores de entre 2 a 3 mil contenedores. El puerto de manta está compuesto por siete muelles y dos rampas, en total suman 1.160 metros de longitud.

Tabla 10: Muelles, longitud y calado del puerto de Manta

Muelles	Longitud	Calado
Muelle de aguas profundas 1	200 m	36 pies (mlws)
Muelle de aguas profundas 2	200 m	36 pies (mlws)
Muelle de aguas profundas 3	200 m	33 pies (mlws)
Muelle de aguas profundas 4	200 m	33 pies (mlws)
Rampa # 1	5 m	22 pies (mlws)
Rampa # 2	5 m	20 pies (mlws)
Muelle marginal Cabotaje	100 m	18 pies (mlws)
Muelle marginal pesquero 1	100 m	15 pies (mlws)
Muelle marginal pesquero 2	150 m	12 pies (mlws)

Fuente: (CAMAE, 2010)

Elaborado por: Autora

En cuanto a las áreas de almacenaje que posee se identifican seis patios para carga, una zona para báscula de pesaje y más de 130 mil metros de patios abiertos, bodegas cubiertas y edificios para las labores administrativas; la superficie total que abarca el puerto es de 279.080 metros cuadrados, a esto se le suma una zona franca de 18 hectáreas y la ZOFRAMA con 75 hectáreas. (CAMAE, 2010)

Tabla 11: Dimensión de la infraestructura el Puerto de Manta

Infraestructura	Superficie
Patio 200	7.305 m ²
Patio 300	23.667 m ²
Patio 400	8.366 m ²
Patio 500	53.096 m ²
Patio 600	32.040 m ²
Báscula	63 m ²
Área de estacionamiento Público	4.000 m ²
Patios Abiertos	138.178 m ²
Bodegas cubiertas en muelles y patios	7.940 m ²
Edificio Administrativo	3.246 m ²
Edificio de Operaciones	670 m ²
Oficina de la Armada	509 m ²

Fuente: (CAMAE, 2010)

Elaborado por: Autora

Con esta infraestructura el puerto está en capacidad para operar 84 toneladas por hora de carga general, 90 toneladas de carga líquida y 100 de carga sólida, en un promedio de 15 contenedores por hora. Entre los equipos, servicios y suministros que ofrece se encuentran:

- **Equipos para Servicio de Remolque:** remolcador de 276 toneladas, remolcador de 153,91 toneladas y una lancha de 30 toneladas.
- **Equipos para Servicio de Carga:** Grúas Peiner de 10 Cabezales, 26 Elevadores o Montacargas, 5 Grúas de 10 a 35 Tons, 26 Plataformas y 1 Absorbente de 60 toneladas por hora.
- **Servicios y Suministros Varios:** Energía Eléctrica con capacidad para proveer 13.200 Voltios de Alta-Tensión , 240 y 120 Voltios de Baja-Tensión, Agua Potable con capacidad para 50 metros cúbicos diarios, telefonía convencional y celular.
- **Servicios Complementarios suministrados a las naves y mercaderías por Empresas Privadas:** Servicios bancarios de ocho agencias, 9 agencias

de carga internacional, 20 afianzadores de Aduana comunicados a nivel mundial por correo electrónico y capacitados para informar sobre las condiciones legales de comercio exterior.

Los operadores en el puerto son Opermanta, Rebarbo, Marnave, Ecuastibas, que suministran servicios a las naves y mercaderías, además el servicios de transporte terrestre está conformada por 60 cabezales con sus respectivas plataformas, 12 estaciones de servicio para suministro de combustible liviano, una unidad canina antidrogas y la emisión de certificados, tanto Fitosanitarios e Ictiosanitarios. (CAMAE, 2010)

2.3.2.1 Operaciones de carga marítima comercial en el Puerto de Manta

Esta terminal marítima recibió en el año 2010 un promedio de 354 buques, el 44% fueron producto del comercio de mercancías, el 33% de actividades pesqueras, el 17% buques sin carga y el 5,37% relacionados con actividades turísticas.

Tabla 12: Total de buques recibidos en el Puerto de Manta al año 2010

Tipo	Total Buques	Porcentaje
Mercantes	156	44,07%
Pesqueros	118	33,33%
Turísticos	19	5,37%
Buques sin carga	61	17,23%
Total	354	100,00%

Fuente: (CAMAE, 2010)

Elaborado por: Autora

En cuanto a la cantidad de toneladas movilizadas en el puerto, se contabilizaron al año 2010 817.539 toneladas, con una participación del 91,3% de importaciones y un 7,73% de exportaciones, Manta registra actividades de trasbordo de buques por 7.194 toneladas al 2010.

Tabla 13: Carga movilizada en el Puerto de Manta al año 2010 – En toneladas

Carga	Toneladas	Porcentaje
Importaciones	747.149	91,39%
Exportaciones	63.196	7,73%
Trasbordo	7.194	0,88%
Total	817.539	100,00%

Fuente: (CAMA E, 2010)

Elaborado por: Autora

La carga movilizada en actividades de exportación es contenerizada (31.629 toneladas), en el caso de la importación se recibe la mayor cantidad de bienes en carga general sólida vegetales y otros; siendo este el principal centro de recepción de productos al granel sólido, líquido y de pesca en el país.

Las operaciones marítimas del puerto en los últimos cinco años muestran un crecimiento en con mayor cantidad de ocupación tanto en carga como en contenedores, la tabla que se muestra a continuación relaciona la cantidad de carga recibida en el país y/o enviada al exterior respecto del total de contenedores movilizados.

Tabla 14: Carga movilizada en el Puerto de Manta al año 2010 – En toneladas

Años	Toneladas movilizadas	Cantidad de contenedores	Total carga por contenedor
2006	713271	8945	79,7
2007	595431	2531	235,3
2008	653544	967	675,8
2009	667426	226	253,2
2010	817539	2560	322,2

Fuente: (CAMA E, 2010)

Elaborado por: Autora

2.3.3 Puerto de Esmeraldas

El Puerto de Esmeraldas en su área comercial es un recinto completamente cerrado con una extensión de 44,5 hectáreas, que cuenta con infraestructura

suficiente para la recepción de barcos de alto calado, los servicios portuarios que ofrece de acuerdo a lo publicado por la Autoridad Portuaria son:

- Dos muelles principales con una superficie de 9.372,06 metros cuadrados y una longitud de 350 metros.
- Un muelle de servicio con una superficie de 2.401 metros cuadrados y una longitud de 104 metros.
- Un muelle Roll On - Roll Off con una superficie de 274 metros cuadrados y una longitud de 18 metros.
- Patios pavimentados para almacenamiento de mercaderías con una superficie de 138.992 metros cuadrados.
- Patios no pavimentados para almacenamiento de mercaderías con una superficie de 161.462 metros cuadrados.
- Tres bodegas cubiertas para almacenamiento de mercaderías, con áreas de 6.681 metros cuadrados, 1.493 metros cuadrados y 464 metros cuadrados respectivamente y una bodega para cargas peligrosas de 152 metros cuadrados.
- Vías asfaltadas y aceras de hormigón con un área de 37.959,15 metros cuadrados. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

2.3.3.1 Operaciones de carga marítima comercial en el Puerto de Esmeraldas

El puerto de Esmeraldas es el que registra la mayor cantidad de ocupación (84%), esto en función de que su infraestructura comercial es menor en lo que a actividad comercial se refiere, al año 2010 recibió un total de 206 buques, con un promedio mensual de 17 buques. El tiempo de permanencia de cada buque en el puerto fue de 27,4 horas; en todo el año se recibieron y enviaron 645.514 toneladas; de ellas el 65,7% correspondieron a actividades de importación. El promedio de carga por cada buque fue de 3.501 toneladas, el promedio de tiempo en descarga y operaciones por embarcación era de 23,04 horas con un total de operación anual de 4.738 horas. La siguiente tabla expone los indicadores de movilización de carga, cantidad de buques e índice de ocupación del puerto en el año 2010.

Tabla 15: Estadísticas de operación del Puerto de Esmeraldas al año 2010 – En toneladas

Año 2010	Número de buques	Volumen de carga movilizada	Carga por buque	Índice de ocupación en operaciones	Volumen de carga en importaciones	Volumen de carga en exportaciones
Ene	15	74.758,00	4.983,87	85%	29.797,00	44.961,00
Feb	15	76.038,00	5.069,20	94%	64.136,00	11.902,00
Mar	14	33.881,00	2.420,07	81%	26.527,00	7.354,00
Abr	16	40.078,00	2.504,88	89%	36.643,00	3.435,00
May	18	77.040,00	4.280,00	90%	18.297,00	56.743,00
Jun	16	28.955,00	1.809,69	88%	27.560,00	1.395,00
Jul	23	51.017,00	2.218,13	86%	41.039,00	9.978,00
Ago	19	39.969,00	2.103,63	81%	28.971,00	10.998,00
Sep	15	68.483,00	4.565,53	85%	23.759,00	44.724,00
Oct	22	50.903,00	2.313,77	82%	42.543,00	8.360,00
Nov	15	40.668,00	2.711,20	88%	31.345,00	9.323,00
Dic	18	63.724,00	3.540,22	90%	52.962,00	10.762,00
Total	206,00	645.514,00	38.520,19		423.579,00	219.935,00

Fuente: (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

Elaborado por: Autora

El 66% de la operación de carga corresponde a las importaciones, mientras que el 44% a actividad de exportación.

2.3.4 Puerto Bolívar

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar como propietaria de todas las instalaciones incluidos los atracaderos de tráfico internacional y sus áreas de respaldo está en capacidad de recibir naves de gran capacidad de carga, posee 620 metros lineales de muelles para atraque de 4 buques de tráfico internacional, al servicio de la importación y exportación de la región sur del Ecuador, adicionalmente tiene un muelle marginal con una extensión de 360 metros lineales, diseñado para el atraque de naves de mayor capacidad.

En el puerto existen diversidad de empresas dedicadas al lanchaje, practicaje, remolcadores y provisión de agua, alimentos, víveres, bebidas, recolección de basura, vigilancia, mantenimiento y aprovisionamiento de

combustible. Existen además 17 empresas de carga que ofertan servicios documentales, de montacargas y cabezales. El puerto cuenta con

Tabla 16: Infraestructura

Infraestructura	Superficie
Bodegas de primera línea	6.120 m ²
Bodegas de granel sólido	4.128 m ²
Bodegas de paletizaje	14.542 m ²
Patios para contenedores tipo reefer	31.312 m ²
Patios para contenedores secos	13.588 m ²
Patios para estacionamiento de vehículos	50.318 m ²
Patios para estacionamiento previo paletizado	8.043 m ²
Patios para estacionamiento de vehículos livianos	4.441 m ²
Patios al aire libre	96.734 m ²

Fuente: (CAMA E, 2010)

Elaborado por: Autora

2.4 ASPECTOS LEGALES DEL USO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL EN ACTIVIDADES COMERCIALES

Las actividades de transporte marítimo nacional están reguladas por varios niveles jerárquicos de las leyes, según los datos recopilados en la Marina Mercante del Ecuador (2012), la legislación que rige las actividades de comercio por medio de buques, naves y otro tipo de embarcaciones son:

1. Constitución de la República del Ecuador

Pues en su Título Primero de Elementos Constitutivos del Estado, artículo 4 establece que la jurisdicción nacional del territorio tanto al espacio continental como al marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, las Islas Galápagos el suelo, la plataforma marina, subsuelo, según los límites de territorio vigentes. (Marina Mercante, 2011).

En función de este criterio el control de todas las actividades de comercio exterior en materia de importaciones y exportaciones será responsabilidad del estado, y todos los operadores deberán ceñirse a las

disposiciones que de este se emitan para fomentar, controlar y dirigir el transporte de mercancías por el mar territorial del Ecuador.

2. Código de policía marítima

Aunque al momento el código se considera obsoleto pues fue aprobado en el año 1960, se está preparando una nueva Ley para la Administración y Control de los Espacios Acuáticos. El articulado vigente define tres capitanías de puerto mayores en el Puerto de Guayaquil, Puerto Bolívar y Manta; y cuatro capitanías menores ubicadas en los puertos de San Lorenzo, Esmeraldas, Bahía de Caráquez y Salinas. (Código de la Policía Marítima, 1960, pág. Art. 1)

Las obligaciones de las capitanías de puerto son:

- a) “Vigilar la correcta y segura navegación de todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que trafiquen en sus aguas jurisdiccionales;
- b) Exigir el orden, comodidad y seguridad de los pasajeros y tripulantes ecuatorianos embarcados en naves, sea cual fuere su pabellón, que se encuentren en las aguas de su jurisdicción;
- c) Mantener el orden, la moralidad y seguridad en playas, muelles, embarcaderos y establecimientos de industrias marítimas;
- d) Precautelar los intereses fiscales; y,
- e) Cooperar en la Defensa Nacional.” (Código de la Policía Marítima, 1960)

Las obligaciones de la Policía Marítima representada en las capitanías de puerto, incluye el control de tráfico marítimo de transporte fluvial, comercial y de cabotaje; en cuanto al ámbito comercial la ley especifica las acciones, documentación y procedimientos que cada buque debe cumplir para poder transitar en aguas ecuatorianas, la antigüedad de la ley no permite realizar una

análisis más profundo pues en muchas partes del articulado se habla de la realidad de 1960.

3. Ley de Facilitación de Exportaciones y Transporte Acuático

Esta ley publicada en el Registro Oficial 901 de 25 de Marzo de 1992; tiene como finalidad establecer los procedimientos para la exportación e importación, y delimitar las actividades comerciales desde el Ecuador hacia el mercado exterior, partiendo de un principio de reciprocidad para con las naciones que compren o envíen mercancías al país, define dos aspectos importantes para el comercio internacional procedente del Ecuador:

1) la declaración de que todo producto es exportable, con excepción de objetos que hayan sido declarados como patrimonio nacional en todas sus formas, y la flora y fauna silvestres sin que estos sean con fines científicos o educativos; y

2) El desarrollo de una política de fomento de las exportaciones. (Ley de facilitación de exportaciones y Transporte Acuático, 1992, pág. 1)

En cuanto al transporte acuático la Ley establece que se actuara con reciprocidad en cuanto a la recepción de naves extranjeras de carga tanto para importación como para la exportación de productos; exceptuando hidrocarburos, donde se establece condiciones restrictivas, únicamente permitiéndose la exportación o importación a través de naves pertenecientes a empresas con el 51% de participación del Estado.

Las empresas navieras dedicadas a las labores de comercio internacional están en la obligación de cumplir con la inscripción de sus buques en la Dirección General de la Marina Mercante, así como sus tarifas contratos de fletamento, arrendamiento o convenios celebrados, a fin de no recibir multas o disposiciones de cese o cierre de operaciones en el país.

Además de la legislación antes descrita leyes conexas y reglamentos que se toman en cuenta en la actividad de comercio internacional para la gestión correcta del transporte marítimo, a continuación se enlistan sin orden de relevancia:

- Ley de Gestión Ambiental
- Ley de Faros y Boyas
- Ley de Creación de la DIGEIM
- Ley de Aguas.
- Ley de creación de la Flota Petrolera
- Administrativo Portuario Nacional
- Administrativo Terminales Petroleros
- Transporte Marítimo y Fluvial.
- Creación del Instituto Oceanográfico
- Régimen Espacial para la Conservación
- Astilleros Navales Ecuatorianos
- Naves de Guerra Extranjeras

Con la modificación a la estructura legislativa nacional a partir del año 2008, la administración, gestión y control de los puertos que se mantenía bajo la Ley expedida en 1972 ha buscado modificarse a través de un proyecto que actualice las normas de trabajo, el ámbito de esta ley es dictar normas de regulación para la gestión de los puertos nacionales, terminales marítimos y fluviales en el país, además de regular su construcción, desarrollo, administración, operación y control bajo el principio de equidad; tanto para infraestructuras públicas como privadas. (Proyecto de la Ley General de Puertos, 2011, pág. 1).

En cuanto a la administración de la gestión mercantil y comercial, el proyecto de ley propone la creación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, siendo el mayor asesor gubernamental en lo que a política marítima se refiere. El proyecto de Ley en su octavo capítulo establece los alcances de las actividades comerciales en puerto realizadas por terceros, dando la facultad a las autoridades

para la operación de personas naturales o jurídicas en actividades de comercio internacional, las condiciones de operación son tres:

- “Que la actividad comercial este enmarcada en la legislación nacional, sin que estas se traten de actividades ilícitas.
- Que los servicios sean ofertados bajo el régimen de competencia, sin recurrir a estrategias como dumping o venta sin margen.
- El cumplimiento de las leyes portuarias y reglamentaciones exigidas por el Gobierno nacional. (Proyecto de la Ley General de Puertos, 2011)”

Las actividades de prestación de servicios deben ser autorizadas previamente por la Autoridad Portuaria quien determina la vigencia del permiso según la actividad que se realice, en el caso de los Agentes Navieros (representantes o propietarios de buques), estos serán responsables de las actividades comerciales frente a la autoridad por los cobros y tarifas que establezcan para sus servicios, mientras estos se encuentren en el puerto. (Proyecto de la Ley General de Puertos, 2011, pág. 39)

2.5 ENTIDADES DE CONTROL VINCULADAS A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL ECUADOR

Las entidades de control nacional e internacional del transporte marítimo para el Ecuador son:

- **Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM)**

Organismo técnico administrativo, subordinado a la Comandancia General de Marina, creado mediante Decreto ejecutivo No 1857 del 23 de septiembre de 1977; tiene como finalidad el asesoramiento a la Comandancia General de la Marina en todo lo concerniente al poder marítimo. Cuenta con el apoyo de otras direcciones y organismos independientes y bajo su administración, como son la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), encargada de la protección del medio marino y aéreas costeras; Cancillería, en colaboración de la gestión de los convenios con la organización Mundial

Marítima y la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). (Marina Mercante, 2011)

- **Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA)**

Entidad subordinada a la Comandancia General de la Fuerza Naval, es la Autoridad Marítima Nacional responsable de cumplir y hacer cumplir las Leyes Marítimas Nacionales y los instrumentos internacionales marítimos que el Ecuador a firmado, está conformado por las Direcciones y Capitanías de puertos y Guardacostas. Mantiene directa relación con la OMI y la Dirección Nacional de Tratados de la Cancillería, para el tratamiento de los convenios adoptados por dicho organismo internacional. (Marina Mercante, 2011)

- **Comisión Permanente del Pacífico Sur. (CPPS)**

Es una organización creada mediante convenio entre Chile, Ecuador, Perú y Colombia, para la creación de un sistema marítimo regional, con sede en Guayaquil; anualmente programa actividades relacionadas con la explotación sostenible de la pesca y asuntos sobre explotación minera de los fondos marinos de la Alta mar. Mantiene relación con organismos mundiales que tratan temas afines tales como la FAO, COI y OMI. (Marina Mercante, 2011)

- **Organización Marítima Internacional (OMI)**

Es un ente dependiente de las Naciones Unidas, busca proporcionar un sistema de cooperación entre gobiernos sobre cuestiones técnicas de toda índole, concernientes a la navegación comercial internacional. Esta dirigida por un Secretario General; la Asamblea General es el máximo Organismos de decisión; en su estructura se contempla un Consejo y varios Comités especializados. El Ecuador es miembro de este organismo desde el año 1956. (Marina Mercante, 2011)

- **Autoridad Portuaria**

Entidad Portuaria de derecho público que ejerce jurisdicción en un puerto comercial estatal y su zona correspondiente (Reglamento de Actividad Portuaria, 1997, pág. Art. 2). Las autoridades portuarias están presentes en los cuatro puertos marítimos comerciales del país: Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas. Cada una fue creada bajo un Ley de Régimen Administrativo Portuario, expedida mediante Decreto No. 290 y publicada en el R.O. No. 67 del 15 de abril de 1976, su finalidad es administrar las operaciones marítimas comerciales en cada uno de los puertos, ejerciendo actividades de planificación, ejecución y control del comercio en las instalaciones portuarias.

Otros organismos que se relacionan con el transporte marítimo, tanto en el ámbito comercial como en el ámbito social y personal son: la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

El análisis permitió definir la estructura que controla las acciones internacionales de comercio marítimo, determinando que la vinculación del país en tratados bilaterales, multilaterales y convenios recíprocos es una evidencia de la labor realizada por fomentar el comercio; más el desconocimiento y la carencia de una difusión apropiada a los exportadores e importadores nacionales pone en evidencia la necesidad de mejorar la comunicación de tal forma que los beneficios que se derivan de estos convenios sean aprovechados en correspondencia con las leyes y cumpliendo con lo exigido por las entidades de control.

2.6 PROYECCIÓN DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE CARGA MARÍTIMA

Una vez analizada la oferta de servicios de transporte marítimo en el país, es menester desarrollar una proyección que permita establecer su comportamiento

futuro, a fin de concluir si la capacidad de los puertos comerciales y su ocupación satisfarán las operaciones en el mediano plazo.

El método a utilizarse para la proyección es la regresión lineal simple, aplicada a las estadísticas de uso de transporte por tipo de servicio tanto para las importaciones como las exportaciones.³

Fórmula;

$$y = a + bx$$

Donde, y , es el valor estimado de la variable dependiente para un valor específico, y , x el valor de la variable independiente. El valor de a y b corresponden a las siguientes fórmulas:

$$a = \frac{\sum y}{N}$$

$$b = \frac{\sum xy}{\sum x^2}$$

Tabla 17: Proyección de exportaciones realizadas por servicios marítimos en miles de dólares FOB - Período 2012 – 2017

Año	Y Exportaciones a través de servicios marítimos	X	(X*Y)	X ²
2005	301.500,00	-2	-603000	4
2006	316.200,00	-1	-316200	1
2007	312.600,00	0	0	0
2008	312.600,00	1	312600	1
2009	312.600,00	2	625200	4
TOTALES	1.555.500,00	0	18600	10

$$a = \frac{1.555,500,00}{5} = 311.100,00$$

$$b = \frac{18600,00}{10} = 1860,00$$

AÑOS	a	b	x	Y
------	---	---	---	---

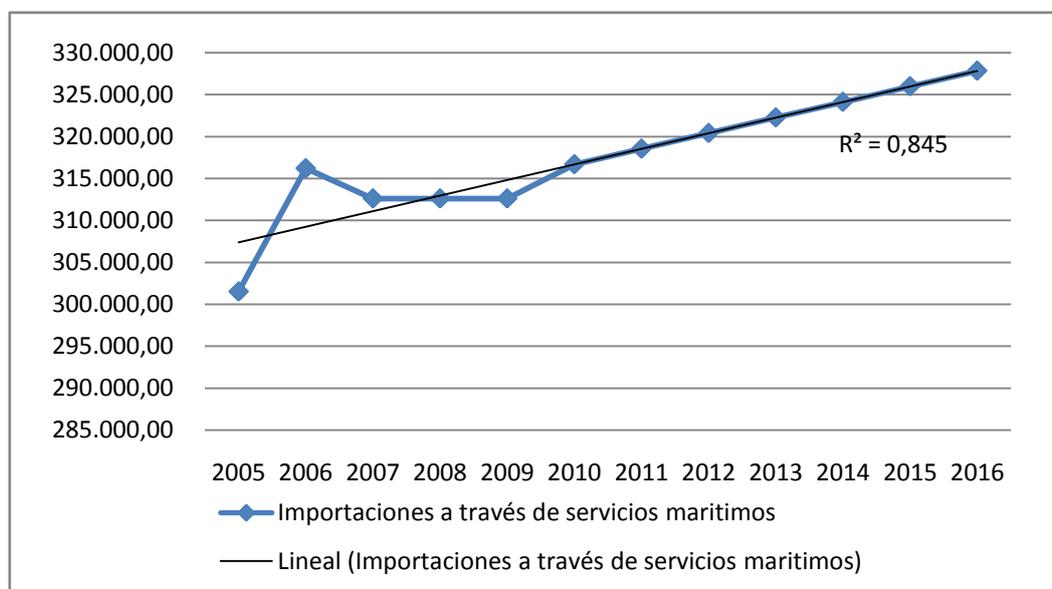
³ Ver Tabla 3 y 4

				Exportaciones a través de servicios marítimos
2010	311.100,00	1860,00	3	316.680,00
2011	311.100,00	1860,00	4	318.540,00
2012	311.100,00	1860,00	5	320.400,00
2013	311.100,00	1860,00	6	322.260,00
2014	311.100,00	1860,00	7	324.120,00
2015	311.100,00	1860,00	8	325.980,00
2016	311.100,00	1860,00	9	327.840,00

Fuente: Elaboración propia

Elaborado por: Autora

Gráfico 7: Proyección de las exportaciones en miles de dólares FOB a través de servicios marítimos en el Ecuador - Período 2012-2016



Fuente: Elaboración propia

Elaborado por: Autora

La tendencia muestra un incremento anual de 1.860 miles de dólares para cada año, esto implica que el uso de los servicios marítimos tendrán un incremento en el uso en dicha proporción. A continuación se muestra la proyección para las actividades de importación.

Tabla 18: Proyección de importaciones realizadas por servicios marítimos en miles de dólares FOB - Período 2012 – 2017

Año	Y Importaciones a través de servicios marítimos	X	(X*Y)	X²
2005	611.800,00	-2	-1223600	4
2006	724.100,00	-1	-724100	1
2007	886.700,00	0	0	0
2008	1.136.600,00	1	1136600	1
2009	898.400,00	2	1796800	4
TOTALES	4.257.600,00	0	985700	10

$$a = \frac{4.257.600,00}{5} = 851.520,00$$

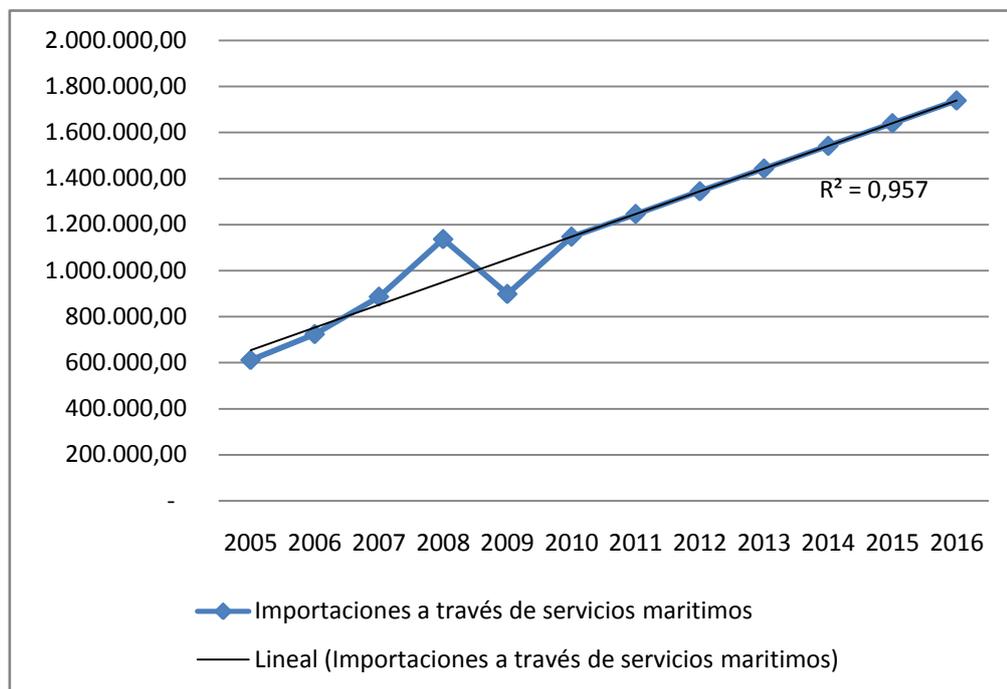
$$b = \frac{985.700,00}{10} = 98570,00$$

AÑOS	a	b	x	Y Importaciones a través de servicios marítimos
2010	851.520,00	98570,00	3	1.147.230,00
2011	851.520,00	98570,00	4	1.245.800,00
2012	851.520,00	98570,00	5	1.344.370,00
2013	851.520,00	98570,00	6	1.442.940,00
2014	851.520,00	98570,00	7	1.541.510,00
2015	851.520,00	98570,00	8	1.640.080,00
2016	851.520,00	98570,00	9	1.738.650,00

Fuente: Elaboración propia

Elaborado por: Autora

Gráfico 8: Proyección de las importaciones en miles de dólares FOB a través de servicios marítimos en el Ecuador - Período 2012-2016



Fuente: Elaboración propia

Elaborado por: Autora

En las importaciones el incremento esperado es de 98.570,00 miles de dólares; demostrando el sector tiene una tendencia positiva.

2.7 EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE EMPRESAS QUE OFERTAN SERVICIOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR

Estimado el total en dólares que se exportarán e importarán en carga marítima para los próximos cinco años, es menester establecer una relación entre el tiempo y la cantidad de empresas que ofertan servicios de transporte marítimo en el país, la proyección a través del método de regresión lineal simple, al igual que los cálculos realizados anteriormente.

Fórmula;

$$y = a + bx$$

Donde, y , es el valor estimado de la variable dependiente para un valor específico, x el valor de la variable independiente. El valor de a y b corresponden a las siguientes fórmulas:

$$a = \frac{\sum y}{N}$$

$$b = \frac{\sum xy}{\sum x^2}$$

Tabla 19: Proyección del número de empresas proveedoras de servicios marítimos – Período 2012 – 2017

Año	Y Exportaciones a través de servicios marítimos	X	(X*Y)	X ²
2005	1.377	-2	-2754	4
2006	1.430	-1	-1430	1
2007	1.866	0	0	0
2008	1.240	1	1240	1
2009	1.495	2	2990	4
TOTALES	7.408,00	0	46	10

$$a = \frac{7.408}{5} = 1481,60$$

$$b = \frac{46}{10} = 4,6$$

AÑOS	a	b	x	Y Exportaciones a través de servicios marítimos
2010	1481,60	4,6	3	1.495
2011	1481,60	4,6	4	1.500
2012	1481,60	4,6	5	1.505
2013	1481,60	4,6	6	1.509
2014	1481,60	4,6	7	1.514
2015	1481,60	4,6	8	1.518
2016	1481,60	4,6	9	1.523

Fuente: Elaboración propia

Elaborado por: Autora

En función de la evolución del número de empresas ofertantes de servicios de transporte marítimo, consolidación de carga, asesoramiento y bodega, se estima que exista un crecimiento de al menos cinco empresas por año llegando hacia el 2016 a cuantificarse un total de 1523 organizaciones relacionadas con la oferta de servicios marítimos de transporte en todas sus fases.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La demanda es por concepto la cantidad de personas que están dispuestas a adquirir productos y servicios a un precio y en un espacio físico determinado, el análisis de la situación actual del transporte marítimo nacional respecto del comercio internacional, debe abordar la demanda generada por empresas y personas naturales a fin de balancear correctamente la situación actual.

El creciente apoyo gubernamental a la promoción de las exportaciones y la modificación de las leyes de comercio y administración portuaria deben ser evaluadas desde el punto de vista de los clientes y de su evolución histórica. En tal virtud, el presente capítulo indaga en el comportamiento de los demandantes de servicios de transporte de carga marítima, su comportamiento, su crecimiento y como perciben el futuro de su actividad y la evolución del servicio a nivel nacional.

3.1 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR

Para analizar la demanda de transporte marítimo en el país es menester exponer estadísticas sobre los registros nacionales de importadores y exportadores, como se consideró en el capítulo anterior, la tendencia de ingreso de mercaderías en los puertos por concepto de importación supera sustancialmente a las actividades exportadoras, a continuación se exponen cifras que confirman la concentración de las actividades de comercio internacional del Ecuador en la importación.

3.1.1 Empresas importadoras y exportadoras

El último Censo Nacional Económico realizado en el año 2010 por el INEC establece que en el país existen un total de 541.889 establecimientos económicos, ubicando al país entre los de mayor densidad de establecimientos por cada 10.000 habitantes, la mayor cantidad de establecimientos se concentran en las provincias de

Guayas, Pichincha, Azuay y Manabí; registrando también las ciudades con mayor cantidad de establecimientos, tal como se puede observar a continuación:

Tabla 20: Ciudades que concentran la mayor densidad de establecimientos económicos en el Ecuador según el Censo Nacional Económico 2010 – Número de establecimientos económicos

Provincia	Número de establecimientos económicos	Ciudad	Número de establecimientos económicos
Guayas	130.794	Guayaquil	90.636
Pichincha	116.174	Quito	91.991
Azuay	38.445	Cuenca	28.715
Manabí	34.918	Ambato	15.420

Fuente: (INEC, 2010)

Elaborado por: Autora

El Censo además muestra una concentración en actividades de comercio al por mayor y menor en la empresas a nivel nacional, que supera el 50% del total de establecimientos cuantificado, seguido por las actividades de servicios, la industria manufacturera y los servicios de comida.

Según el Código Internacional Industrial Uniforme (CIIU), las actividades de Comercio al Por mayor y menor incluyen de forma expresa las derivadas de procesos de importación o exportación consecuencia del comercio internacional, el objeto de iniciar el análisis citando dichas cifras estadísticas tiene como finalidad definir en lo posterior el porcentaje de empresas que realizan actividad de comercio exterior y qué porcentaje representan del total de establecimientos a nivel nacional.

Gráfico 9: Porcentaje de establecimientos por actividad económica a nivel nacional, Censo Nacional Económico 2010



Fuente: (INEC, 2010)

Según registros del Consejo de Comercio Exterior del Ecuador (COMEX), en el país al año 2009 registro un total de 16.948 empresas que realizaron actividad de importaciones, cifra inferior a la registrada en el año 2008 donde según la misma fuente se registraron un total de 17.223 empresas; la tasa de decrecimiento fue del 1,6% marco una tendencia diferente a las de los últimos cinco años donde la cantidad de empresas dedicadas a esta actividad es incremento en el 5,32%, a pesar de que al 2006 se registra la mayor contracción en el número de empresas importadoras, reduciéndose en un 18,28%.

Tabla 21: Estadísticas históricas del número de empresas que realizan actividades de importación en el Ecuador – Número de empresas

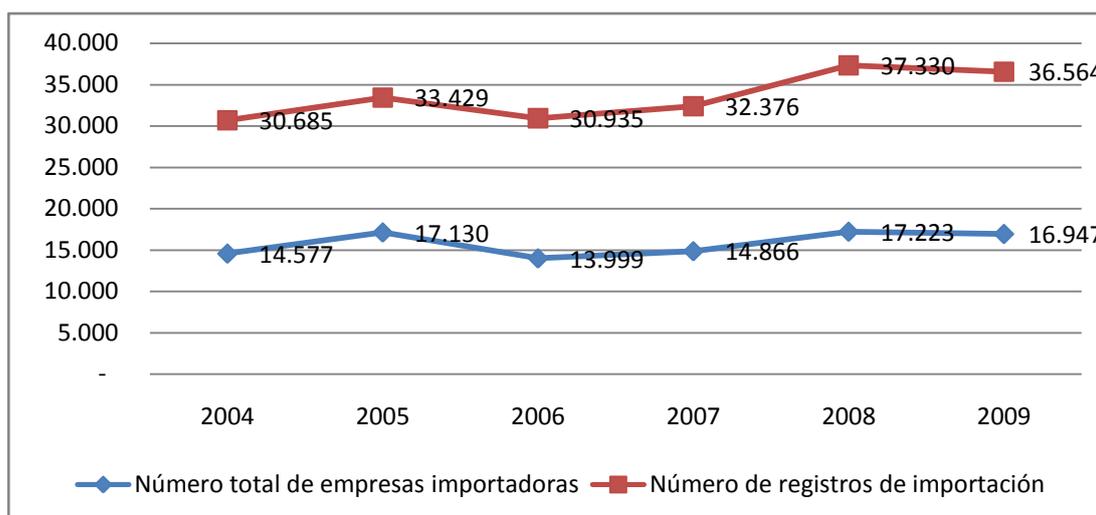
Año	Número total de empresas importadoras	Variación anual
2004	14.577	
2005	17.130	17,5%
2006	13.999	-18,3%
2007	14.866	6,2%
2008	17.223	15,9%
2009	16.947	-1,6%

Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

En materia de gestión, la estadística muestra que en promedio al 2009 cada empresa realizó un total de 2,16 importaciones, indicando que se hizo uso de transporte internacional para esta actividad en al menos 36.564 veces, cifra menor a la del 2008 donde el promedio fue de 2,17 importaciones por empresa con un total 37.330 actividades de importación.

Gráfico 10: Relación entre el número de empresas que realizan actividad de importación de mercancías hacia el Ecuador y la frecuencia anual, Periodo 2004 – 2009.



Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

Las estadísticas a nivel de exportadores muestran una diferencia amplia en cuanto al número de empresas y la frecuencia de exportación por empresa, lo que confirma el análisis abordado en el capítulo anterior respecto de las actividades en los puertos de embarque.

Las cifras del COMEX (2010), muestran al año 2009 un total de 4.207 empresas con una gestión de 8.835 envíos de mercancías al exterior y un promedio de 3,09 envíos por exportador, cifras que indican un crecimiento del 10,6% respecto del 2008, donde el total de exportadores registrados en actividad de comercio internacional fueron 3.804 con un promedio de 2,88 procesos de exportación y un total de 10.974 registros de exportación.

Tabla 22: Estadísticas históricas del número de empresas que realizan actividades de exportación en el Ecuador

Año	Número total de empresas exportadoras	Variación anual
2004	2.863	
2005	2.980	4,1%
2006	3.117	4,6%
2007	3.255	4,4%
2008	3.804	16,9%
2009	4.207	10,6%

Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

A pesar de que se registra una tasa de crecimiento mayor de empresas exportadoras, la relación con las actividades de importación evidencia la debilidad de la industria nacional en cuanto a producir bienes y servicios que puedan ser negociados en los mercados internacionales; de ahí que el Censo Nacional Económico registre como mayor actividad económica de la empresas nacionales el Comercio al por mayor y menor.

En cuanto al análisis en materia de comercio exterior se puede concluir que, a medida que el Gobierno Central trabaja en la protección de la industria local y la

mejora de las competencias para la exportación de productos, el incremento de las barreras arancelarias y no arancelarias tienen un impacto directo en el sector del transporte marítimo, pues la demanda depende de la importación en mayor porcentaje.

Para confirmar lo expuesto se ha construido una tabla que relaciona las cifras del total de empresas importadoras y exportadoras a fin de construir la demanda total del sector.

Tabla 23: Demanda total histórica de servicios de transporte internacional representado por el número de importadores y exportadores en el Ecuador

Año	Número total de empresas importadoras	Número total de empresas exportadoras	Total de empresas que usan el transporte internacional	Crecimiento anual
2004	14.577	2.863	17.440	
2005	17.130	2.980	20.110	15,3%
2006	13.999	3.117	17.116	-14,9%
2007	14.866	3.255	18.121	5,9%
2008	17.223	3.804	21.027	16,0%
2009	16.947	4.207	21.154	0,6%

Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

La demanda de servicios de transporte para el comercio internacional en general creció al año 2009 en el 0,6% tasa menor a la registrada al 2008 cuyo crecimiento fue del 16,0%, sin embargo las condiciones generales del mercado nacional son positivas para la generalidad del sector.

En lo que a la frecuencia de uso del transporte el crecimiento al 2009 fue del 3,7% con un total de 50.087 registros de actividad de importación y exportación por parte de las empresas, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 24: Demanda total histórica de servicios de transporte internacional representado por el número de registros de importación y exportación

Años	Número de registros de importación	Número de registros de exportación	Total de registros que usan el transporte internacional	Crecimiento anual
2004	30.685	8.835	39.520	
2005	33.429	9.314	42.743	8,2%
2006	30.935	9.635	40.570	-5,1%
2007	32.376	9.994	42.370	4,4%
2008	37.330	10.974	48.304	14,0%
2009	36.564	13.523	50.087	3,7%

Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

Es fundamental para el estudio abordar también la correspondencia de la demanda expresada en dólares, para ello se relaciona el número total de exportadores e importadores que realizaron actividad de comercio exterior en los últimos años, con la cantidad de dólares FOB cuantificados en actividades de exportación e importación.

Tabla 25: Promedio de dólares FOB derivados de actividades de exportación según número de empresas exportadoras en el Ecuador – Período 2005 - 2009

Año	Valores FOB exportados vía marítima en miles de dólares	Número de empresas Exportadoras	Promedio de exportación en miles de dólares FOB por exportador
2005	301.500	2.980	101,17
2006	316.200	3.117	101,44
2007	312.600	3.255	96,04
2008	312.600	3.804	82,18
2009	312.600	4.207	74,30

Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

Como se observa en la tabla la cantidad en miles de dólares por cada empresa, generadas en actividades de exportación, muestra una reducción importante pasando

de 101,17 miles de dólares a 74,30 miles de dólares por empresa, esto consecuencia del incremento en el número de exportadores, indicando que el aumento en el número de exportadores no tiene una relación directa con el incremento en dólares las exportaciones de bienes. Se concluye, que la cantidad de dólares producto de las actividades de exportación dependerán entonces de factores como el tamaño de la empresa, la gestión de comercio internacional, experiencia de la organización, los mercados de destino de sus productos, contratos obtenidos con importadores, entre otros.

En el caso de las importaciones, se observar una relación directa entre la cantidad de dólares FOB generados por la negociación internacional y el promedio por cada importador.

Las cifras se incrementan entre el año 2005 y 2009 yendo de 35,72 miles de dólares a 53,01 miles de dólares por empresa, el año con el mayor valor promedio de importaciones en dólares por cada importador es el 2008 con un total de 65,99 miles de dólares.

Tabla 26: Promedio de dólares FOB derivados de actividades de importación según número de empresas importadoras en el Ecuador – Período 2005 - 2009

Años	Valores FOB importados vía marítima en miles de dólares	Número de empresas Importadoras	Promedio de importación en miles de dólares FOB por importador
2005	611.800,00	17.130	35,72
2006	724.100,00	13.999	51,73
2007	886.700,00	14.866	59,65
2008	1.136.600,00	17.223	65,99
2009	898.400,00	16.947	53,01

Fuente: (COMEX, 2010)

Elaborado por: Autora

El promedio de importaciones en dólares muestra una relación directa con el número de empresas importadoras, comportamiento particular de esta actividad.

3.2 INVESTIGACIÓN DE MERCADO

En generales la tendencia de la demanda de servicios de transporte internacional es positiva y se ha incrementado al menos en los últimos tres años del periodo analizado.

3.2.1 Problema

La investigación primaria se concentra en dar solución a la siguiente problemática:

- ¿Cuál es la tendencia de la demanda de servicios de transporte marítimo en las empresas importadoras y exportadoras dedicadas al comercio exterior en la ciudad de Quito?

3.2.2 Objetivos

3.2.2.1 General

- Conocer la tendencia de la demanda de servicios de transporte marítimo en las empresas importadoras y exportadoras dedicadas al comercio exterior en la ciudad de Quito.

3.2.2.2 Específicos

- Cuantificar el número de empresas importadoras y exportadoras que usan el servicio de transporte marítimo internacional.
- Identificar las motivaciones que las empresas tienen para utilizar este sistema transporte en el comercio internacional.

- Conocer la percepción sobre la calidad del servicio ofertado por los operadores de comercio exterior y la gestión de las entidades promotoras de las exportaciones en el país.

3.2.3 Diseño de la investigación

3.2.3.1 Tipo de estudio

La investigación a desarrollarse será descriptiva / conclusiva, buscando recopilar datos que permitan enriquecer el análisis de los posibles incrementos/decrementos en la demanda y como esto puede afectar positiva o negativamente al actual sistema de transporte marítimo de carga comercial en el país.

3.2.3.2 Población

La población en estudio se constituye en el total de empresas importadoras y exportadoras registradas en las estadísticas obtenidas del COMEX (2010), un total de 50.087 instituciones a nivel nacional. La población se considera finita al ser inferior a los cien mil elementos. (Muñiz, 2008, Sección 3)

3.2.3.3 Muestreo

El muestreo a utilizarse será aleatorio simple, dejando la misma probabilidad de selección a todos los elementos del universo, la fórmula aplicada para su cálculo es la siguiente:

$$n = \frac{Z^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{E^2(N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde;

n= Muestra

N = Población

p/q = Probabilidades con las que se presenta el fenómeno.

Z^2 = Valor crítico correspondiente al nivel de confianza elegido según la tabla de la distribución normal

E = Margen de error permitido

Para la investigación se identificó un nivel de confianza del 90% equivalente a 1,64 en la tabla de distribución normal, dicho nivel se estableció con el criterio de que el universo está compuesto por empresas y las consecuentes dificultades que se pueden generar para la implementación de la investigación.

El margen de error permitido se lo fijo el 10% como el máximo aceptable para este tipo de estudios y con una probabilidad a favor del 50% cada una, consecuencia de la inexistencia de estudios anteriores. Reemplazando;

$$n = \frac{1,64^2 \cdot 50087 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,1^2(50087 - 1) + 1,64^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}$$

$$n = \frac{33.678}{501,53}$$

$$n = 67 \text{ elementos muestrales}$$

La muestra ha sido calculada como una representación aplicable al proyecto, no implica una representación completa del universo de investigación.

3.2.3.4 Técnica de recolección

La técnica de recolección de información aplicada en el estudio fue la encuesta.

3.2.4 Resultados de la investigación primaria

1. ¿Qué tipo de actividades de comercio exterior realiza su empresa?

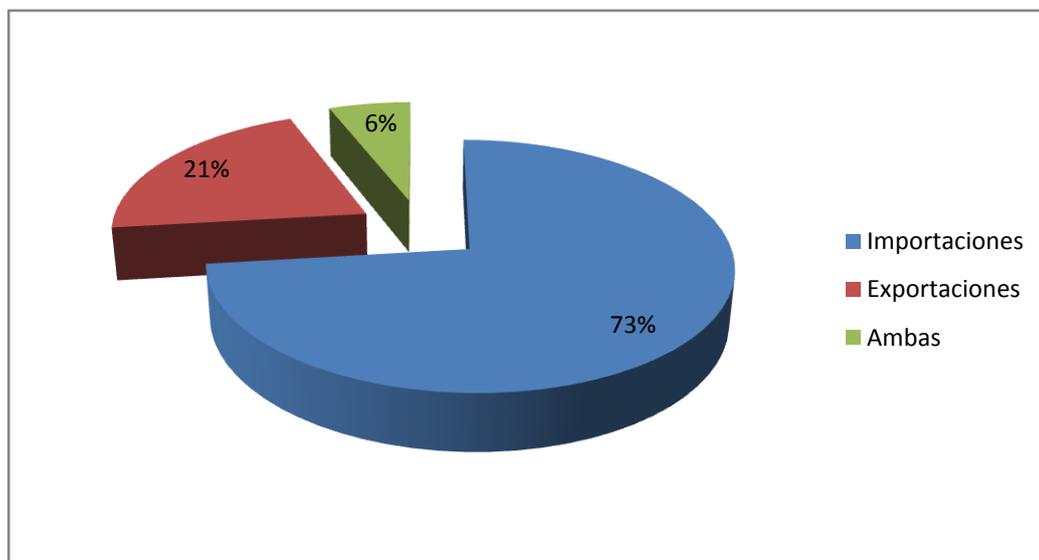
Tabla 27: Actividad de comercio por empresa

Variable	f.a	f.r
Importaciones	49	73%
Exportaciones	14	21%
Ambas	4	6%
Total	67	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 11: Actividad de comercio por empresa



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Las actividades de comercio realizadas por las empresas con en un 73% de importación de mercaderías, el 21% corresponden a actividades de exportación y en un 6% corresponden a ambas actividades.

2. ¿Qué tipo de carga transporta?

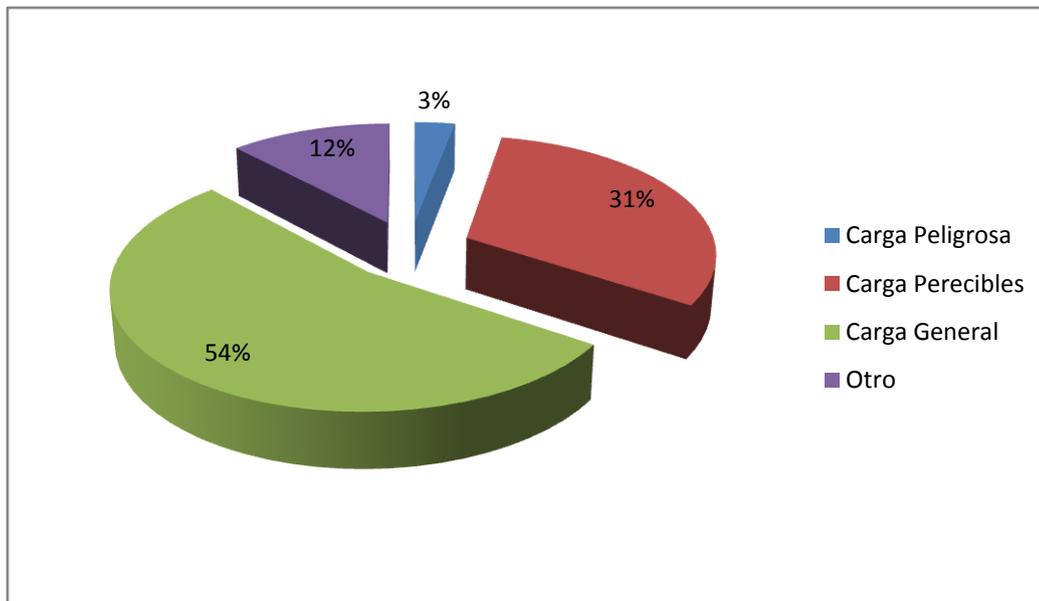
Tabla 28: Tipo de carga transportada por empresa

Variable	f.a	f.r
Carga Peligrosa	2	3%
Carga Perecibles	21	31%
Carga General	36	54%
Otro	8	12%
Total	67	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 12: Tipo de carga transportada por empresa



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

El 54% de las empresas afirman que la carga que envían es general, el 31% los identifican como perecibles el 3% habla de carga peligrosa y un 12% otro tipo de carga.

3. ¿Qué tipo de transporte internacional contrata para las actividades de comercio que realiza la empresa?

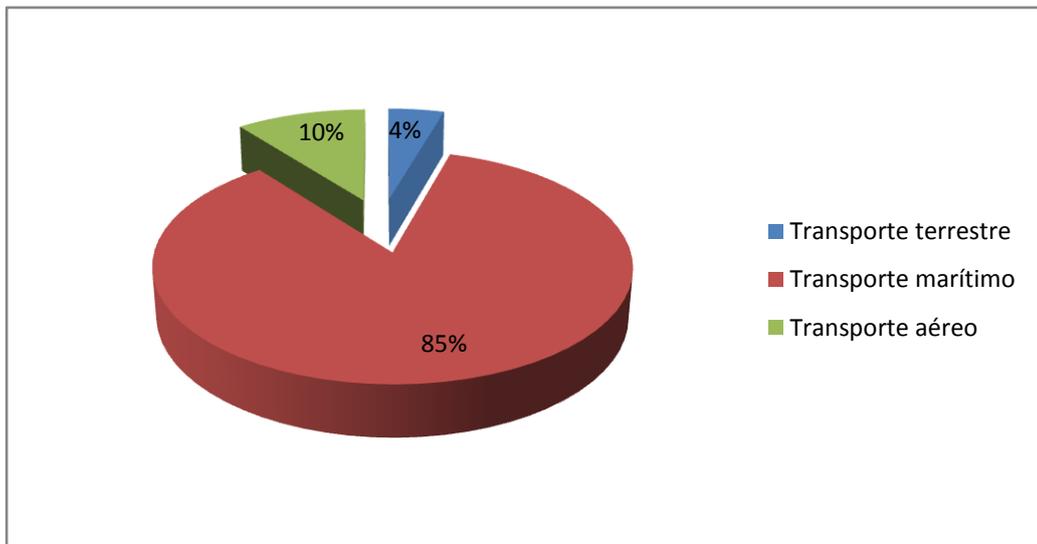
Tabla 29: Tipo de transporte utilizado en el comercio internacional

Variable	f.a	f.r
Transporte terrestre	3	4%
Transporte marítimo	57	85%
Transporte aéreo	7	10%
Total	67	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 13: Tipo de transporte utilizado en el comercio internacional



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

El tipo de transporte más utilizado las actividades de las empresas es el marítimo con el 85% de resultados en las encuestas, seguido del aéreo con el 10% y terrestre con el 4%.

4. ¿Cómo calificaría el servicio recibido por su agente de transporte internacional?

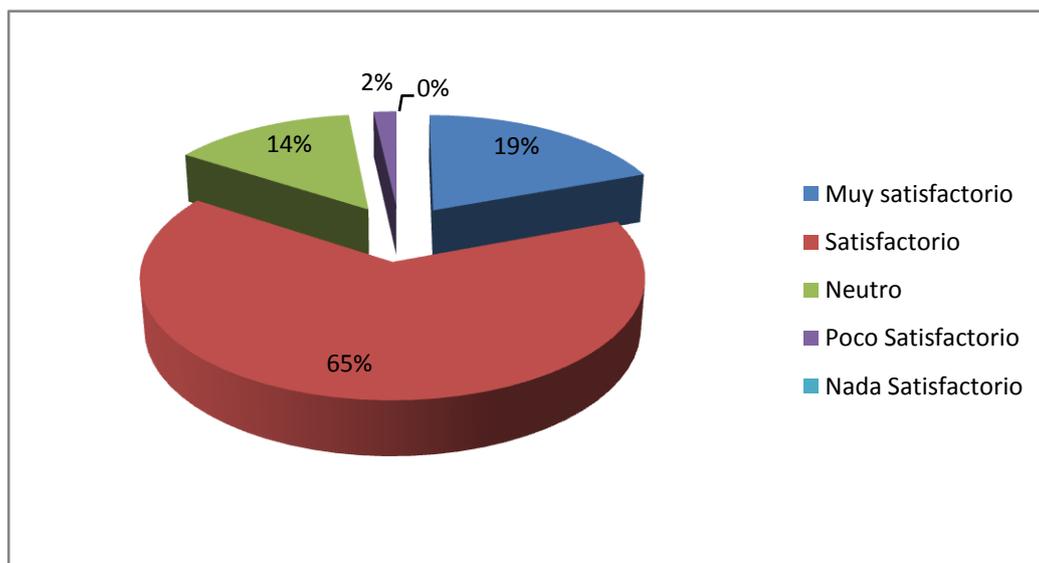
Tabla 30: Calificación del servicio del actual agente de transporte internacional

Variable	f.a	f.r
Muy satisfactorio	11	19%
Satisfactorio	37	65%
Neutro	8	14%
Poco Satisfactorio	1	2%
Nada Satisfactorio	0	0%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 14: Calificación del servicio del actual agente de transporte internacional



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Los agentes contratados por las empresas encuestadas califican en un 65% como satisfactorio el servicio recibido de las empresas relacionadas a la actividad de transporte marítimo, el 19% lo ubican en el rango de muy satisfactorio, el 14% ubican en un punto medio y el 2% afirman que es poco satisfactorio.

5. En escala de 1 a 5, siendo 1 nada importante y 5 muy importante, califique los siguientes factores respecto de su actual proveedor de servicios de transporte internacional

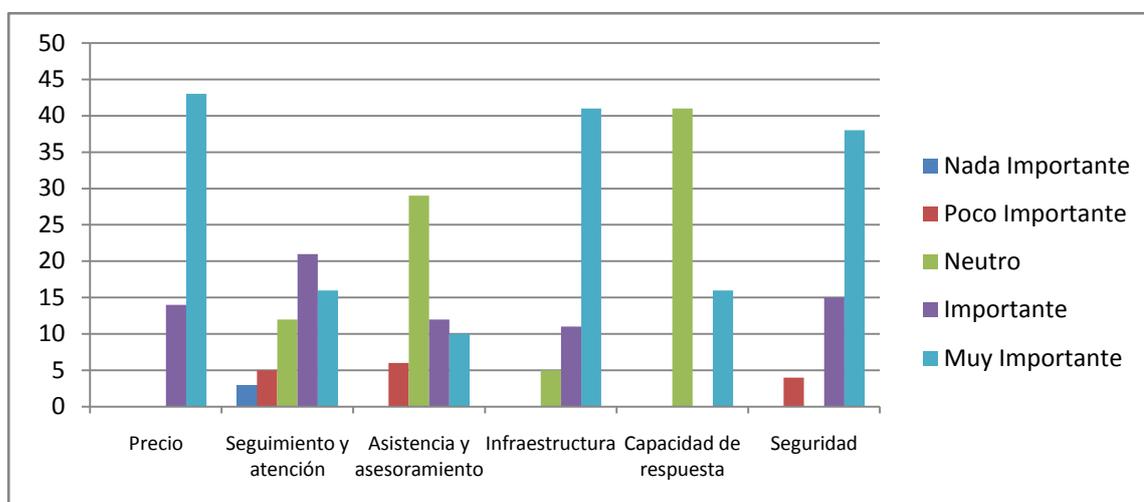
Tabla 31: Factores relevantes del servicio de transporte marítimo utilizado por las empresas

Variable	Nada Importante	Poco Importante	Neutro	Importante	Muy Importante
Precio	0	0	0	14	43
Seguimiento y atención	3	5	12	21	16
Asistencia y asesoramiento	0	6	29	12	10
Infraestructura	0	0	5	11	41
Capacidad de respuesta	0	0	41	0	16
Seguridad	0	4	0	15	38

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 15: Factores relevantes del servicio de transporte marítimo utilizado por las empresas



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Los aspectos de mayor interés en las empresas al demandar servicios de transporte marítimo son: Precio, Infraestructura del proveedor y la seguridad que ofrecen los servicios entregados.

6. ¿Con cuanta frecuencia utiliza los servicios de transporte marítimo para sus bienes en el año?

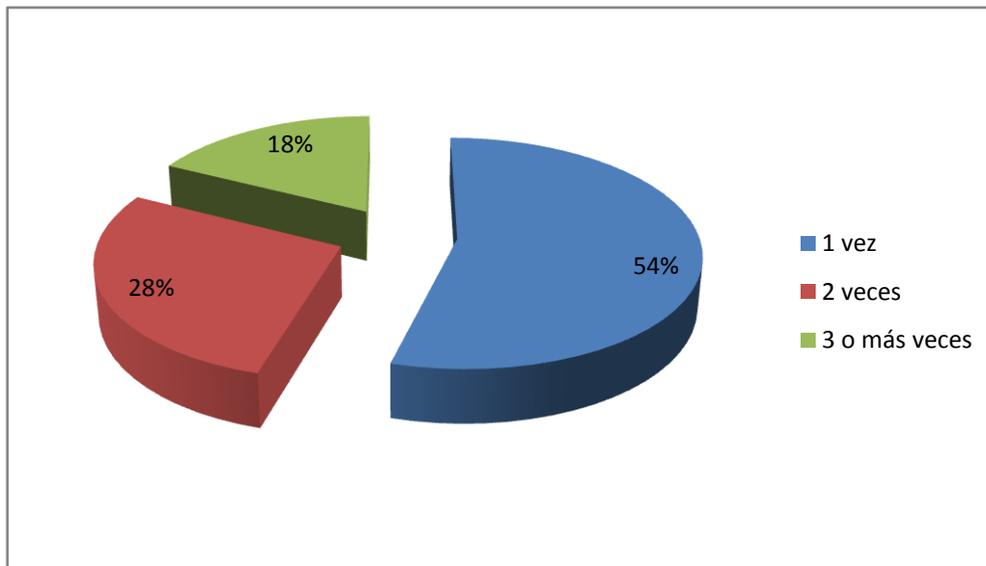
Tabla 32: Frecuencia de uso de transporte marítimo por año

Variable	f.a	f.r
1 vez	31	54%
2 veces	16	28%
3 o más veces	10	18%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 16: Frecuencia de uso de transporte marítimo por año



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

La frecuencia de uso de transporte marítimo por parte de las empresas es de 1 vez en el 54% de los casos, de dos veces en el 28% y el de 3 o más en el 18%.

7. ¿Por qué puerto en enviada la carga al mercado de destino?

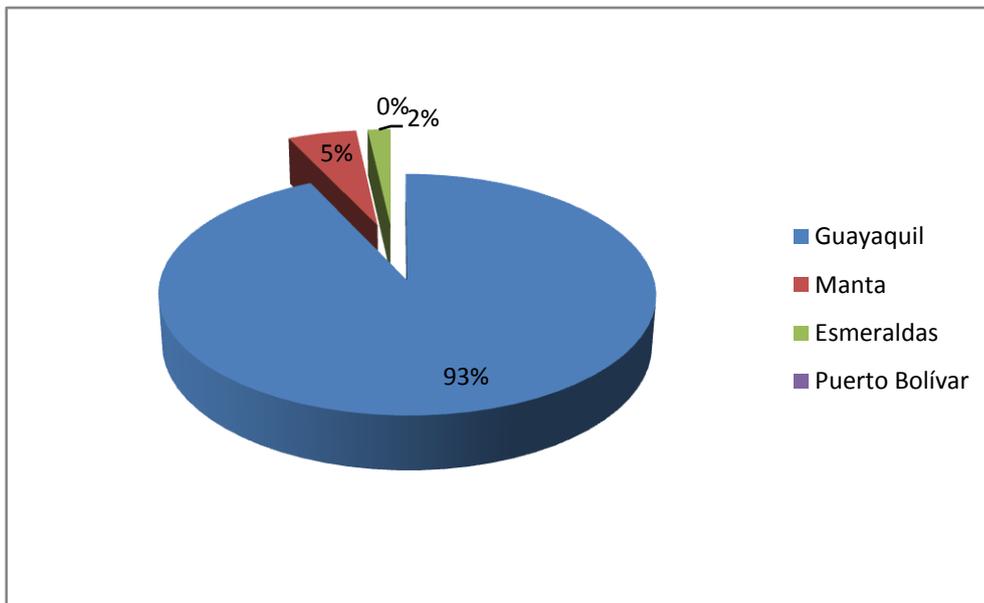
Tabla 33: Puerto de salida/ingreso de la mercadería de la empresa

Variable	f.a	f.r
Guayaquil	53	93%
Manta	3	5%
Esmeraldas	1	2%
Puerto Bolívar	0	0%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 17: Puerto de salida/ingreso de la mercadería de la empresa



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

El puerto de mayor uso por parte de las empresas es Guayaquil con el 93% de respuestas obtenidas, seguido de Manta con el 5% y Esmeraldas con el 2%.

8. ¿Cuál de los siguientes aspectos considera que es una amenaza directa a la actividad de comercio exterior que realiza su empresa? (Seleccione máximo 1)

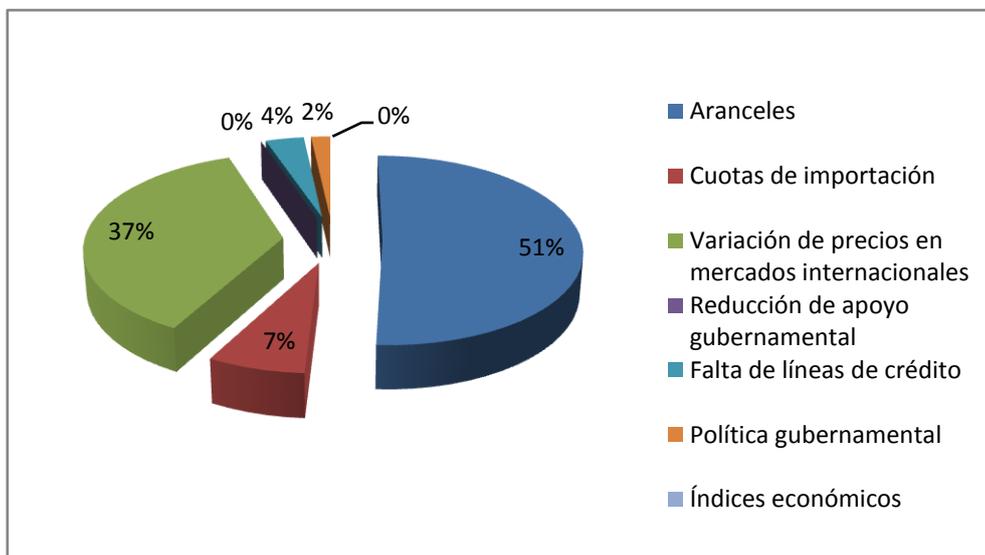
Tabla 34: Amenazas percibidas en la actividad de comercio exterior de las empresas

Variable	f.a	f.r
Aranceles	29	51%
Cuotas de importación	4	7%
Variación de precios en mercados internacionales	21	37%
Reducción de apoyo gubernamental	0	0%
Falta de líneas de crédito	2	4%
Política gubernamental	1	2%
Índices económicos	0	0%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 18: Amenazas percibidas en la actividad de comercio exterior de las empresas



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Las principales amenazas percibidas por las empresas en cuanto a la gestión de comercio internacional son los aranceles y la variación de precios en los mercados internacionales o el mercado local.

9. ¿Cuál considera que es la mejor oportunidad que le ofrece el mercado ecuatoriano para las actividades de comercio exterior que realiza su empresa? (Seleccione máximo 1)

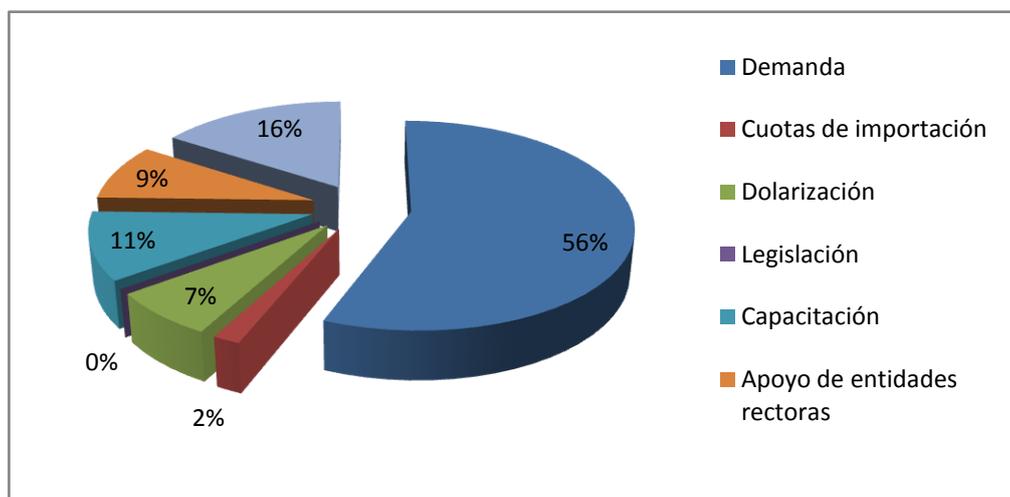
Tabla 35: Oportunidades para las actividades de comercio de las empresas

Variables	f.a	f.r
Demanda	32	56%
Cuotas de importación	1	2%
Dolarización	4	7%
Legislación	0	0%
Capacitación	6	11%
Apoyo de entidades rectoras	5	9%
Convenios Bilaterales y Multilaterales	9	16%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 19: Oportunidades para las actividades de comercio de las empresas



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Las oportunidades principales que ven las empresas respecto de la actividad de comercio intencional son la demanda creciente, los convenios bilaterales y la capacitación existente.

10. ¿Considera que la infraestructura portuaria nacional tiene la capacidad de satisfacer la demanda de los importadores y exportadores ecuatorianos?

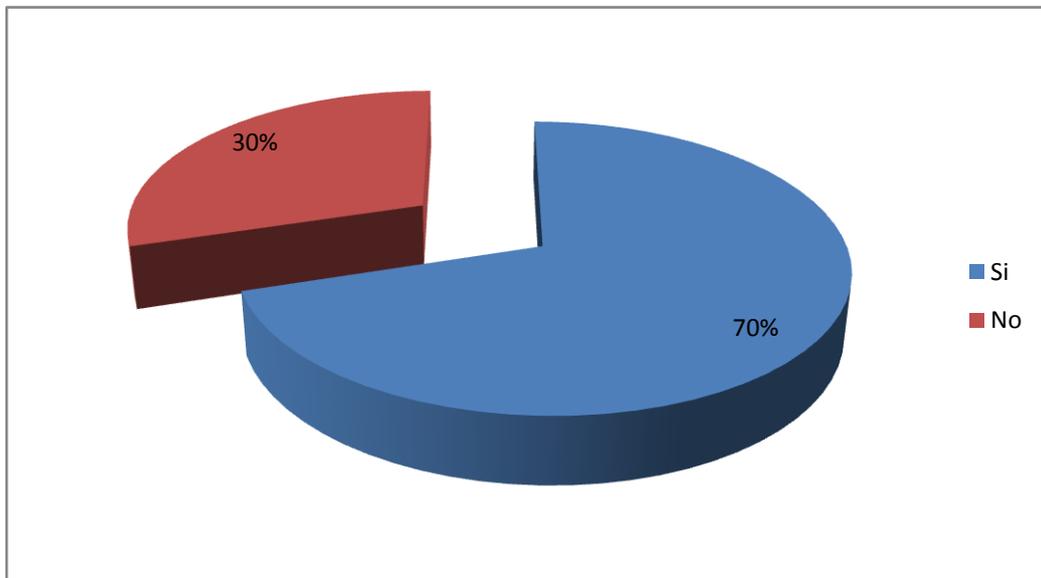
Tabla 36: Precepción sobre la infraestructura portuaria nacional

Variable	f.a	f.r
Si	40	70%
No	17	30%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 20: Precepción sobre la infraestructura portuaria nacional



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Para el 70% de la empresas que realizan comercio a través del transporte marítimo consideran que a infraestructura nacional está en condiciones para recibir incrementos en la demanda de servicios, más un 30% no lo considera de esta manera, pues piensa que la ejecución de las actividades es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que les ha generado mayores costos.

Datos informativos de la empresa

a) Sector o actividad a la que pertenece

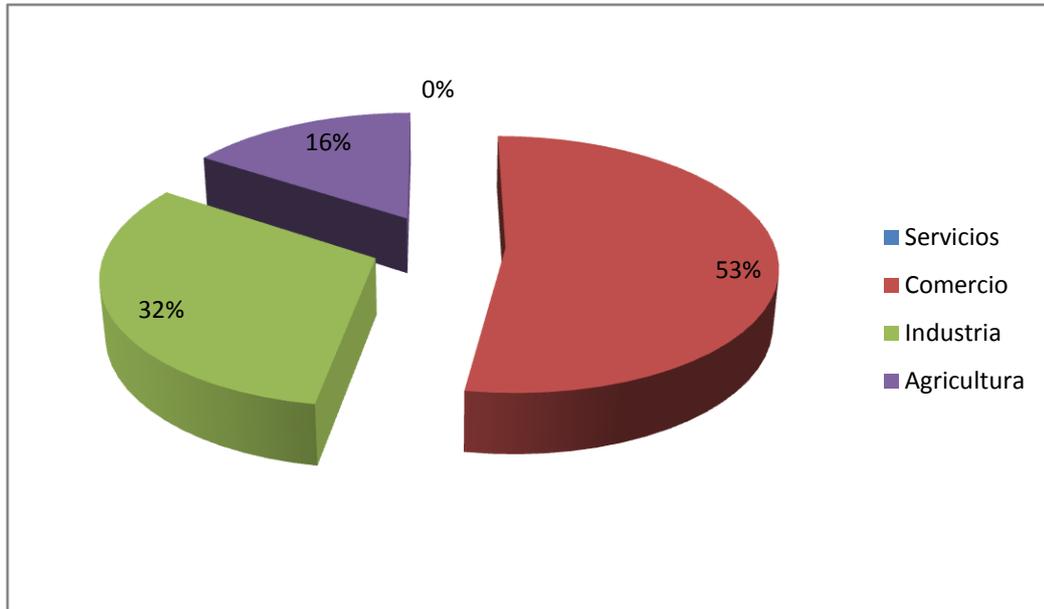
Tabla 37: Sector o actividad de las empresas

Variable	f.a	f.r
Servicios	0	0%
Comercio	30	53%
Industria	18	32%
Agricultura	9	16%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 21: Sector o actividad de las empresas



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

El 53% de las empresas encuestadas se encuentran en el sector de comercio, el 32% a la industria y el 16% a la agricultura.

b) Número de empleados

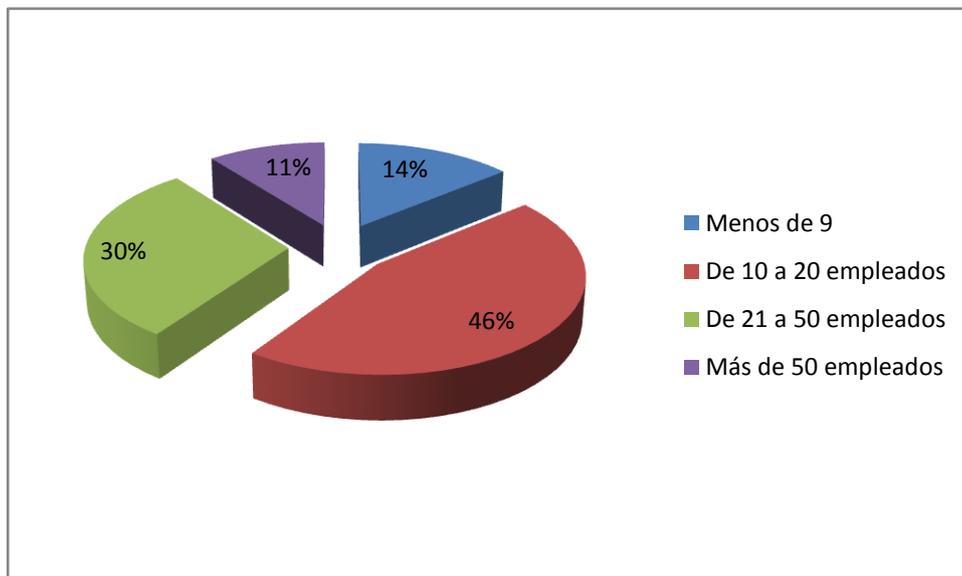
Tabla 38: Número de empleados por empresa

Variable	f.a	f.r
Menos de 9	8	14%
De 10 a 20 empleados	26	46%
De 21 a 50 empleados	17	30%
Más de 50 empleados	6	11%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 22: Número de empleados por empresa



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

El 46% de las empresas se encuentran en un rango de 10 a 20 empleados, el 30% están entre 21 y 50 empleados, el 14% con menos de 9 empleados y el 11% más de 50 empleados.

c) Mercados internacionales con los que tiene relación

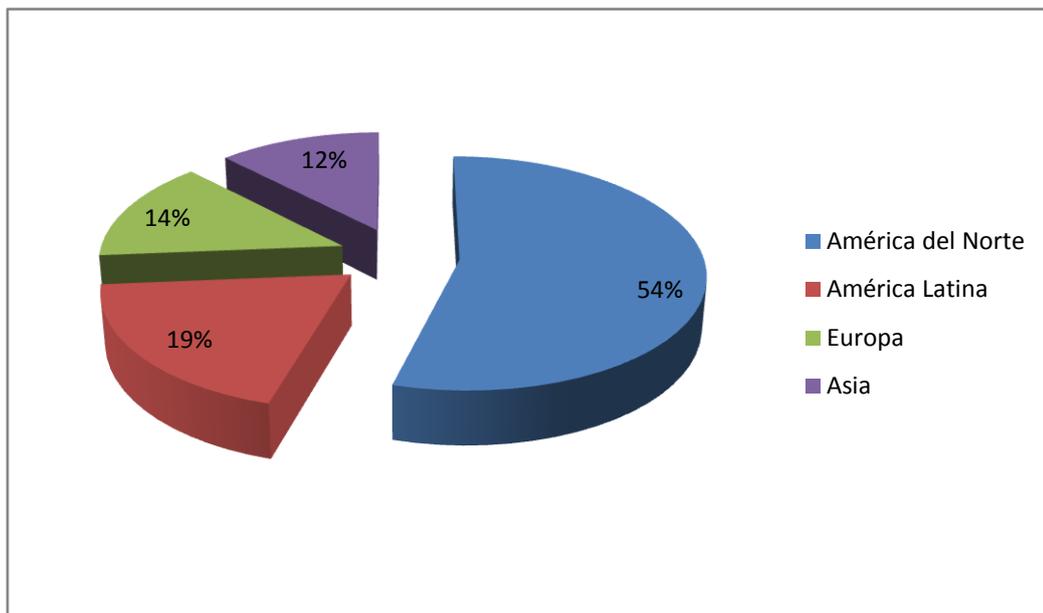
Tabla 39: Mercados con los que mantiene relación comercial

Variable	f.a	f.r
América del Norte	31	54%
América Latina	11	19%
Europa	8	14%
Asia	7	12%
África	0	0%
Oceanía	0	0%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 23: Mercados con los que mantiene relación comercial



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Los mercados con los que las empresas tienen mayor relación son América del Norte con el 54%, América Latina con el 19%, Europa con el 14% y Asia con el 12%.

d) **Cargo**

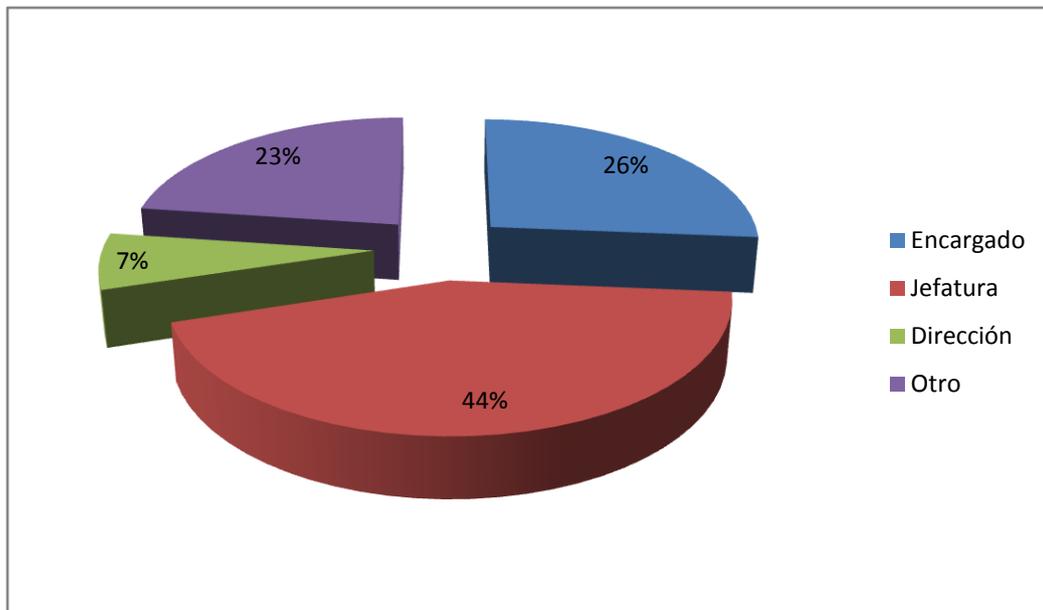
Tabla 40: Cargo del encuestado

Variable	f.a	f.r
Encargado	15	26%
Jefatura	25	44%
Dirección	4	7%
Otro	13	23%
Total	57	100%

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Gráfico 24: Cargo del encuestado



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Los encuestados fueron en el 44% Jefaturas, el 26% Encargados del área de comercio exterior, el 23% otros cargos y el 7% Direcciones.

3.3 PROYECCIÓN DE LA DEMANDA DE SERVICIOS DE CARGA MARÍTIMA

La proyección de la demanda establece el comportamiento futuro en el consumo, de los importadores y exportadores, respecto de los servicios que ofrecen agentes de aduana, consolidadores, empresas de transporte y almacenes, y otros vinculados al sistema de transporte marítimo de mercancías. El método de proyección, al igual que en la oferta, es del de regresión lineal simple, con base en la ecuación de la recta. Fórmula $y = a + bx$

Donde, y , es el valor estimado de la variable dependiente para un valor específico, y , x el valor de la variable independiente. El valor de a y b corresponden a las siguientes fórmulas:

$$a = \frac{\sum y}{N}$$

$$b = \frac{\sum xy}{\sum x^2}$$

Tabla 41: Proyección del número de exportadores e importadores que envía o ingresan carga a través de servicios marítimos de transporte, Período 2012 – 2016

Año	Y Empresas exportadoras e importadores que realizan actividades de comercio exterior por vía marítima	X	(X*Y)	X ²
2005	20.110	-2	-40220	4
2006	17.116	-1	-17116	1
2007	18.121	0	0	0
2008	21.027	1	21027	1
2009	21.154	2	42308	4
TOTALES	97.528,00	0	5999	10

$$a = \frac{97.528,00}{5} = 19505,6$$

$$b = \frac{5999}{10} = 599,9$$

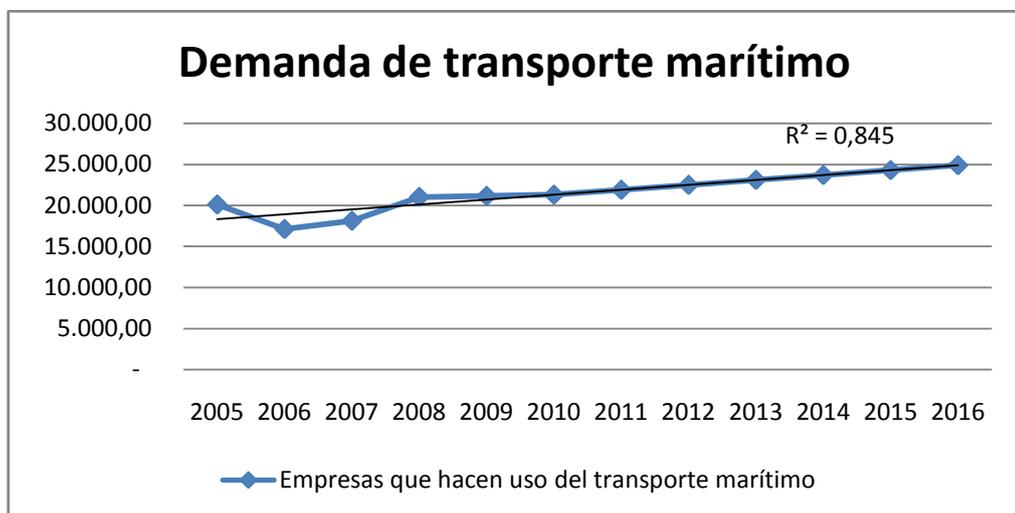
AÑOS	a	b	x	Y Exportaciones a través de servicios marítimos
2010	19.505,6	599,9	3	21.305,00
2011	19.505,6	599,9	4	21.905,00
2012	19.505,6	599,9	5	22.505,00
2013	19.505,6	599,9	6	23.105,00
2014	19.505,6	599,9	7	23.705,00
2015	19.505,6	599,9	8	24.305,00
2016	19.505,6	599,9	9	24.905,00

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

La demanda de empresas tanto importadoras como exportadoras respecto del uso de servicios de transporte marítimo y conexos relacionados con la actividad de comercio exterior, se incrementa constantemente cada año, llegando a un total de 24.905 empresas al año 2016.

Gráfico 25: Proyección del número de exportadores e importadores que usan el servicio de transporte marítimo



Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

La tendencia creciente demuestra que la infraestructura portuaria, la capacidad de atención y el tiempo de embarque y desembarque de carga, deberán soportar un incremento sustancial en el futuro; siempre que como variable a evaluar

se encuentre el número de exportadores e importadores. Para clarificar las estadísticas en cuanto a la gestión que tendrá que procesar en el futuro tanto los ofertantes como la SENA, se proyectan bajo el mismo método, el total de registros de comercio exterior por medio marítimo que representan el número de veces que se han realizado tanto actividades de exportación o importación en el país.

Tabla 42: Proyección de registros de importación y exportación de carga realizados por servicios marítimos – Período 2012 – 2016

Año	Y Empresas exportadoras e importadores que realizan actividades de comercio exterior por vía marítima	X	(X*Y)	X ²
2005	42.743	-2	-85486	4
2006	40.570	-1	-40570	1
2007	42.370	0	0	0
2008	48.304	1	48304	1
2009	50.087	2	100174	4
TOTALES	224.074,00	0	22422	10

$$a = \frac{224.074}{5} = 44.814,80$$

$$b = \frac{22422}{10} = 2242,20$$

AÑOS	a	b	x	Y Exportaciones a través de servicios marítimos
2010	44.814,80	2.242,20	3	51.541,00
2011	44.814,80	2.242,20	4	53.784,00
2012	44.814,80	2.242,20	5	56.026,00
2013	44.814,80	2.242,20	6	58.268,00
2014	44.814,80	2.242,20	7	60.510,00
2015	44.814,80	2.242,20	8	62.752,00
2016	44.814,80	2.242,20	9	64.995,00

Fuente: Investigación de mercados

Elaborado por: Autora

Los registros de actividades de comercio exterior derivados del uso del transporte marítimo se incrementan constantemente durante los próximos años según la proyección, llegando a 64.995 en número hacia el 2016.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE

MARÍTIMO EN EL ECUADOR

El presente capítulo consolida el análisis de la situación actual del transporte marítimo nacional, fundamentado en la información recopilada de la oferta y demanda de estos servicios en el Ecuador.

La parte medular del capítulo se concentra en la estimación de la capacidad instalada de la infraestructura de los puertos de carga general en el país y la relación entre la demanda llegando a establecer la capacidad utilizada.

En este contexto además se evalúa los aspectos políticos y legales relacionados con la promoción de la actividad de comercio internacional en el país y como sus actores intervinientes apoyan el desarrollo nacional en esta área.

4.1 CONTRASTE ENTRE LA OFERTA Y DEMANDA DE SERVICIOS MARÍTIMOS

El contraste entre la oferta y demanda determina la relación que existe entre la cantidad de empresas que se relacionan con el transporte de carga por vía marítima en todas las fases del proceso sea de importación o exportación.

El contraste se fundamenta en las cifras calculadas en la proyección de la oferta expresada en número de empresas que brindan servicios de transporte marítimo y otros conexos a las actividades de comercio internacional (Ver Tabla 19); y la demanda, respecto del total proyectado de empresas importadoras y exportadoras según los registros de la SENAE (Ver Tabla 41).

Tabla 43: Contraste entre demanda y oferta de servicios de transporte marítimo y otros relacionados al comercio exterior - En número de empresas y promedio de empresas por proveedor

Años	Empresas exportadoras e importadoras	Proveedores de servicios de transporte marítimo	Relación entre la oferta y la demanda
2012	22.505	1.505	14,95
2013	23.105	1.509	15,31
2014	23.705	1.514	15,66
2015	24.305	1.518	16,01
2016	24.905	1.523	16,35

Fuente: Oferta y Demanda proyectadas

Elaborado por: Autora

El contraste muestra que por cada empresa que actualmente oferta servicios relacionados al comercio exterior a través de servicios marítimos de transporte o actividades relacionadas al proceso se proyecta un total de 16 importadores y exportadores.

En conclusión el ritmo de crecimiento de la demanda es superior al de la oferta, que demuestra una intensidad competitiva alta, donde se evidencian dos grupo importantes de proveedores: los considerados grandes cuyo *market share* es mayor y las pequeñas e individuales que pugnan por consolidarse en una parte del mercado.

En esta dinámica el crecimiento de las exportaciones no abastece la celeridad con la que las importaciones crecen, lo que ocasiona un déficit en la balanza comercial (Ver Tabla 2).

Independientemente de este comportamiento económico el sector del transporte se beneficia de la frecuencia con la que los importadores y exportadores realizan actividades comerciales en el mercado internacional, para ilustrar la cantidad de registros promedio por cada empresa ofertante de servicios relacionados con el transporte marítimo se muestra en la tabla 44 los datos proyectados.

Tabla 44: Contraste entre la proyección total de registros de importación y exportación con el total proyectado de empresas de servicio relacionados con el transporte marítimo - En número de registros de importación o exportación y promedio de registros por proveedor

Años	Proyección de registros de exportación e importación	Proveedores de servicios de transporte marítimo	Total empresas	Contraste entre la demanda y la oferta
2012	56.026	1.505	54.521	37,23
2013	58.268	1.509	56.759	38,61
2014	60.510	1.514	58.996	39,97
2015	62.752	1.518	61.234	41,34
2016	64.995	1.523	63.472	42,68

Fuente: Oferta y Demanda proyectadas

Elaborado por: Autora

El promedio de registros de exportación e importación por cada empresa es de 37 a 42 por los próximos cinco años. Se puede concluir a través de las proyecciones que el sector tiene un crecimiento lento, de forma concluyente el crecimiento en las actividades de comercio exterior no superarán la capacidad de la oferta.

4.2 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD INSTALADA, VERSUS LA CAPACIDAD UTILIZADA DE LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA NACIONAL

A partir de la conclusión anterior, se hace necesario analizar a profundidad la capacidad instalada y utilizada de los puertos de carga regular existentes en el país, a fin de estimar si la infraestructura actual soportará incremento futuros de actividad comercial.

Para la determinación de la capacidad instalada de los puertos se analiza la capacidad de recepción y manejo de buques tomando de acuerdo a las horas promedio de anclaje y la superficie de almacenamiento para carga general, contenerizada, granel sólido y granel líquido. La capacidad se define en función del

número de TEUS (*Twenty-Foot Equivalent Unit*), unidad de medida utilizada internacionalmente para la estimación de la capacidad del transporte marítimo, por cada muelle según el puerto analizado.

4.2.1 Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Guayaquil

Se presenta la estimación de capacidad instalada y utilizada del puerto dividida en dos aspectos, capacidad de operación y capacidad de carga.

- **Capacidad de operación**

El primer paso para establecer la capacidad de operación es definir la infraestructura actual respecto de la cantidad de muelles disponibles para carga y descarga según el tipo de bienes.

Tabla 45: Número de muelles disponibles en el Puerto de Guayaquil según el tipo de carga

Infraestructura	Cantidad de muelles
Capacidad carga general	5
Capacidad en toneladas en contenedores	3
Capacidad en toneladas al granel	1
Total	9

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

El puerto de Guayaquil recibió al año 2010 un total de 3.235 buques, que representaron 44.950 horas de operaciones, en promedio 13,89 horas por cada buque cargado o descargado. Para obtener la relación entre la capacidad actual de operación y la capacidad máxima, se relaciona las variables de tiempo y atención; así, se parte del criterio de que en condiciones de uso constantes durante los 365 días del año y las 24 horas el promedio de operaciones por muelle es de 8.760 horas, tomando en cuenta que la infraestructura portuaria es de nueve muelles se establece que la

capacidad de operación del puerto de Guayaquil es de 78.840 horas y de 5.674 buques tomando como referencia el promedio de horas utilizadas en labores por buque.

Tabla 46: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Guayaquil – En porcentaje de capacidad utilizada

Condiciones actuales de operación		Capacidad máxima en operaciones constantes		Capacidad operativa actual
Total Buques arribados	3.235	Capacidad de buques a recibir	5.674	57,01%
Capacidad utilizada horas totales de operación	44.950	Capacidad vs tiempo	78.840	57,01%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

La capacidad operativa actual del Puerto de Guayaquil según las estimaciones realizadas es del 57,01%.

- **Capacidad de carga**

Las operaciones de carga del Puerto de Guayaquil suman un total de 7,65 millones de toneladas en el año 2010, según la Autoridad Portuaria (2010) la distribución respecto del tipo de carga y muelle de recepción es la siguiente:

Tabla 47: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Guayaquil en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga

Tipo de carga	Toneladas	Porcentaje
Carga general	1.476.887,61	19,29%
Carga granel sólidos	1.137.716,42	14,86%
Carga granel líquidos	65.077,99	0,85%
Carga contenerizada	4.976.552,33	65,00%
Total	7.656.234,35	100,00%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

Las operaciones suman un total de 354.455,29 TEUS, que es obtenen de la división entre el volumen de carga movilizada y el equivalente a 21,6 toneladas (Affari, 2012), capacidad de un contenedor de 20 pies libre del peso de la tara.

$$Capacidad\ utilizada = \frac{\text{Toneladas movilizadas}}{\text{Equivalente TEUS}}$$

$$Capacidad\ utilizada = \frac{7.656.234,35}{21,6} = 354.455,29$$

La cifra obtenida se compra con la capacidad instalada que de acuerdo a la Autoridad Portuaria es de 900.000 TEUS, que equivalen a 19,4 millones de toneladas, obteniéndose el porcentaje de utilización.

$$Capacidad\ instalada = \frac{\text{TEUS del Puerto de Guayaquil}}{\text{Equivalente TEUS}}$$

$$Capacidad\ instalada = \frac{900.000}{21,6} = 19.440.000$$

El porcentaje de utilización de la infraestructura actual del Puerto de Guayaquil es el siguiente:

Tabla 48: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Guayaquil - En toneladas y promedio de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Capacidad instalada	Porcentaje de utilización
Carga general	1.476.887,61	3.888.000,00	37,99%
Carga granel sólidos	1.137.716,42	1.944.000,00	58,52%
Carga granel líquidos	65.077,99	972.000,00	6,70%
Carga contenerizada	4.976.552,33	12.636.000,00	39,38%
Total	7.656.234,35	19.440.000,00	Promedio 35,65%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2010)

Elaborado por: Autora

La utilización promedio de todo el puerto es de 35,65%, el área de carga granel de sólidos tiene el porcentaje más alto de utilización con el 58,52%, seguido por la carga contenerizada con el 39,38% y finalmente la carga general con el

37,99%. Se evidencia capacidad subutilizada en la carga granel de líquidos cuyo porcentaje de utilización es de 6,7%.

4.2.2 Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Manta

Según datos recopilados de la Autoridad Portuaria de Manta (2011), este puerto posterior a la salida de la Base Militar de los Estados Unidos, tuvo una reducción significativa en sus operaciones, actualmente está en un proceso de recuperación e incremento de sus actividades, las proyecciones indican que se espera lograr un total de operación de 300.000 TEUS de carga movilizada hasta el años 2015. A continuación se analiza el estado actual respecto de la capacidad operativa y de carga del puerto.

- **Capacidad de operación**

El Puerto de Manta consta de siete muelles, dedicados en su mayoría a la movilización de carga general y contenerizada. Al año 2010, últimas estadísticas de la CAMAE, Manta recibió un total de 354 buques que fueron atendidos por un promedio de 15 horas cada uno, dando como resultado un total de tiempo de operación de 5.310 horas. Estimando condiciones operación constantes (365 días – 24 horas x día) la capacidad total del puerto en sus siete muelles es de 61.320 horas, con lo que podría atenderse a un total de 4088 buques.

Tabla 49: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Manta- En porcentaje de capacidad utilizada

Condiciones actuales de operación		Capacidad máxima en operaciones constantes		Capacidad operativa actual
Total Buques arribados	354	Capacidad de buques a recibir	4088	8,66%
Capacidad utilizada horas totales de operación	5.310	Capacidad vs tiempo	61320	8,66%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Manta, 2011)

Elaborado por: Autora

La capacidad operativa actual es de 8,66%, lo que permite concluir que el Puerto de Manta es subutilizado, representando pérdidas en la administración pública.

- **Capacidad de carga**

Manta movilizó a nivel marítimo un total de 817.539 toneladas al año 2010, en su mayoría moviliza carga a granel sólida con el 68%, seguido por carga a granel líquida con el 20%, el 8% de carga general y un 4% de carga contenerizada. (Autoridad Portuaria de Manta, 2011)

Tabla 50: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Manta en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga - En toneladas y porcentaje de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Porcentaje
Carga general	67.308	8%
Carga general sólidos	556.010	68%
Carga general líquidos	159.621	20%
Carga contenerizada	34.600	4%
Total	817.539	100%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Manta, 2011)

Elaborado por: Autora

En total la carga movilizada representa 37.849 TEUS.

$$Capacidad\ utilizada = \frac{\text{Toneladas movilizadas}}{\text{Equivalente TEUS}}$$

$$Capacidad\ utilizada = \frac{817,539}{21,6} = 37.849$$

El puerto de manta posee un total de 90.000 TEUS de capacidad establecida por la CAMAE, alrededor de esta cifra existen varios argumentos, puesto que publicaciones realizadas por la Autoridad Portuaria de Manta indican que la capacidad al año 2011 se contabilizaba en 50.000 TEUS. Para efectos de estudio se

adoptará la estimación más alta puesto que conserva coherencia con la capacidad operativa utilizada.

$$Capacidad\ instalada = \frac{TEUS\ del\ Puerto\ de\ Manta}{Equivalente\ TEUS}$$

$$Capacidad\ instalada = \frac{90.000}{21,6} = 1.944.000$$

A partir de los cálculos anteriores se estima el porcentaje de capacidad utilizada según tipo de carga y muelles en el Puerto de Manta:

Tabla 51: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Manta - En toneladas y promedio de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Capacidad instalada	Porcentaje de utilización
Carga general	67.308	291.600,00	23,08%
Carga granel sólidos	556.010	972.000,00	57,20%
Carga granel líquidos	159.621	291.600,00	54,74%
Carga contenerizada	34.600	388.800,00	8,90%
Total	817.539	1.944.000,00	Promedio 35,98%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Manta, 2011)

Elaborado por: Autora

4.2.3 Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Esmeraldas

Esta terminal es con un alto nivel de proyección para el comercio internacional del Ecuador, las condiciones actuales a pesar de que no demuestran un nivel óptimo de operación, permiten avizorar un creciente desarrollo en el futuro.

- **Capacidad de operación**

La capacidad operativa de la terminal al año 2010 fue de 206 buques con un total de 23 horas de operación por cada uno, dando un total de 4.738 horas de trabajo

en actividades operacionales. El Puerto posee tres muelles, donde se realizan las operaciones, estableciendo el cálculo en capacidad máxima de operación (365 días – 24 horas por día) la terminal está en condiciones de operar 26.280 horas, atendiendo a 1.143 buques si se respeta el promedio de horas por buque.

Tabla 52: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Esmeraldas – En porcentaje de capacidad utilizada

Condiciones actuales de operación		Capacidad máxima en operaciones constantes		Capacidad operativa actual
Total Buques arribados	206	Capacidad de buques a recibir	1.143	18,03%
Capacidad utilizada horas totales de operación	4.738	Capacidad vs tiempo	26.280	18,03%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

Elaborado por: Autora

El porcentaje de ocupación actual es del 18,03%, demostrando que la infraestructura se encuentra subutilizada.

- **Capacidad de carga**

Esmeraldas movilizó un total de 645.514 toneladas de carga al año 2010, la mayor participación se la lleva la carga general con el 36% seguido de la carga sólida a granel con el 32%, en tercer lugar la carga contenerizada con el 20% y la carga líquida a granel con el 12%.

Tabla 53: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Esmeraldas en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga - En toneladas y porcentaje de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Porcentaje
Carga general	233.878	36%
Carga general sólidos	205.980	32%
Carga general líquidos	76.652	12%
Carga contenerizada	129.004	20%
Total	645.514	100%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

Elaborado por: Autora

Para obtener el número de TEUS, se aplica la fórmula:

$$Capacidad\ utilizada = \frac{\text{Toneladas movilizadas}}{\text{Equivalente TEUS}}$$

$$Capacidad\ utilizada = \frac{645.514}{21,6} = 29.885$$

El Puerto de Esmeraldas registra un total de 29.885 TEUS de carga movilizada en operaciones. La capacidad instalada según la Autoridad Portuaria es de 60.000 TEUS, que equivalen a 1.290.000 toneladas.

$$Capacidad\ instalada = \frac{\text{TEUS del Puerto de Manta}}{\text{Equivalente TEUS}}$$

$$Capacidad\ instalada = \frac{60.000}{21,6} = 1.290.000$$

La capacidad utilizada según la correlación realizada es de 51,75%.

Tabla 54: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Esmeraldas - En toneladas y promedio de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Capacidad instalada	Porcentaje de utilización
Carga general	233.878	518.400,00	45,12%
Carga general sólidos	205.980	388.800,00	52,98%
Carga general líquidos	76.652	129.600,00	59,15%
Carga contenerizada	129.004	259.200,00	49,77%
Total	645.514	1.296.000,00	Promedio 51,75%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

Elaborado por: Autora

4.2.4 Determinación de la capacidad instalada y utilizada del Puerto de Bolívar

Puerto Bolívar es la terminal de mayor proyección y crecimiento en los últimos años, su capacidad operacional se ha incrementado aceleradamente.

- **Capacidad de operación**

En el año 2010, este puerto recibió un total de 206 buques con un total de 4.738 horas de operación, en cuatro muelles de carga. Tomando en cuenta una operación constante de 365 días y 24 horas se calcula que la operación total será de 35.040 horas con una capacidad de 1.523 buques anuales.

Tabla 55: Estimación de la capacidad operativa del Puerto de Bolívar En porcentaje de capacidad utilizada

Condiciones actuales de operación		Capacidad máxima en operaciones constantes		Capacidad operativa actual
Total Buques arribados	206	Capacidad de buques a recibir	1523	13,52%
Capacidad utilizada horas totales de operación	4.738	Capacidad vs tiempo	35040	13,52%

Fuente: (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2010)

Elaborado por: Autora

La capacidad operativa respecto del tiempo de atención a los buques es del 13,52%.

- **Capacidad de carga**

Puerto Bolívar moviliza un total de 1.797.617 toneladas, de los cuales el 82% es carga general y el 18% carga.

Tabla 56: Distribución de la carga recibida o enviada desde el Puerto de Bolívar en actividades de importación o exportación según muelle y tipo de carga – En toneladas y porcentaje de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Porcentaje
Carga general	1.470.399	82%
Carga contenerizada	327.218	18%
Total	1.797.617	100%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

Elaborado por: Autora

Para obtener el número de TEUS, se aplica la fórmula:

$$\text{Capacidad utilizada} = \frac{\text{Toneladas movilizadas}}{\text{Equivalente TEUS}}$$
$$\text{Capacidad utilizada} = \frac{1.797.617}{21,6} = 83.223$$

La carga movilizada es equivalente a 83.223 TEUS. La capacidad instalada del puerto es de 90.000 TEUS, que equivalen a 1.944.000 toneladas.

$$\text{Capacidad instalada} = \frac{\text{TEUS del Puerto de Manta}}{\text{Equivalente TEUS}}$$
$$\text{Capacidad instalada} = \frac{90.000}{21,6} = 1.944.000$$

La relación establece que el porcentaje de capacidad utilizada es de 89,35%.

Tabla 57: Capacidad utilizada vs. Capacidad instalada por tipo de carga en el Puerto de Bolívar - En toneladas y promedio de capacidad utilizada

Tipo de carga	Capacidad utilizada	Capacidad instalada	Porcentaje de utilización
Carga general	1.470.399	1.555.200,00	94,55%
Carga contenerizada	327.218	388.800,00	84,16%
Total	1.797.617	1.944.000,00	Promedio 89,35%

Fuente: (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2010)

Elaborado por: Autora

4.3 DEFINICIÓN DEL PAPEL DE LAS ENTIDADES DE CONTROL EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Para empezar el análisis se expone en resumen cuales son las instituciones identificadas como responsables del control de la actividad de comercio internacional marítimo en el Ecuador, son:

- Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM)
- Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA)
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. (CPPS)
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Consejo Nacional de la marina Mercante y Puertos
- Secretaría Técnica del Consejo Nacional de la Marina (SETEC)
- Dirección General de la Marina Mercante y Guardacostas

Hasta el momento la estructura de las entidades de control y su gestión ha ido mejorando con varios de los cambios operativos implementados por el gobierno central se ha procurado mantener una política de control férrea pero contrastada con una mejora en la eficiencia en los procesos.

El principal avance en planificación esta dado por el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad (2012) con el diseño del

nuevo Plan de Plataformas Logísticas del Ecuador, el mismo que tiene como fin generar una reorganización total de las plataformas comerciales en busca de su optimización.

Según el MCPEC (2012) busca entre otras cosas gestionar tres actividades estratégicas:

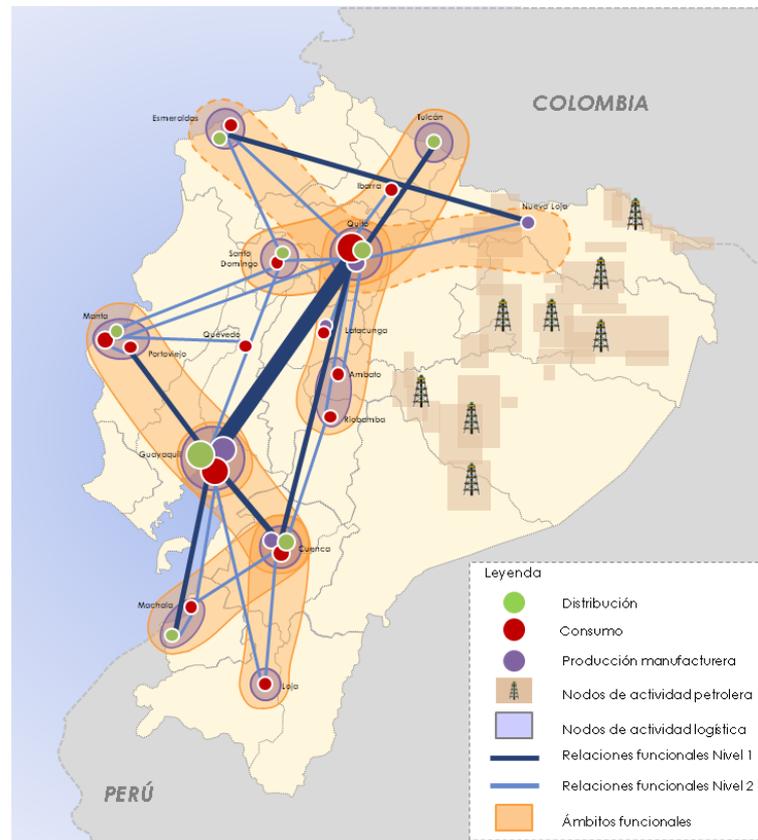
- “Reducir los costos logísticos globales del sistema de transporte
- Centralizar los procesos de manipulación y clasificación de los flujos de cargas.
- Permitir a los operadores de transporte beneficiarse de las economías de escala que presenta la consolidación de flujos.” (MCPEC, 2012, pág. 14)

La planificación propuesta se fundamenta en la construcción de 200 cadenas agro productivas en el país que vinculan el traslado desde el punto de producción o de industrialización de los productos hasta los puertos de embarque marítimo y aéreo.

En cuanto a la logística marítima, se propone como principal destino de los productos en carga granel, seca o líquida al puerto de Guayaquil cuya ocupación se encuentra bordeando el 35,65% según los cálculos realizados y que expone también necesidades importantes como el dragado del puerto y la proyección de ampliación para permitir el ingreso de buques de mayor calado. (MCPEC, 2012, pág. 15)

La propuesta vincula a las organizaciones de control del transporte marítimo puesto que los nodos definidos como salida de mercancías obligatorios son los puertos comerciales ya identificados, además esto implica que la infraestructura actual debe obligatoriamente mejorarse puesto que, el plan incluye la existencia en el territorio nacional de centros de acopio logístico donde la participación de estas entidades cobra importancia en la medida en la que la procedencia o destino de los productos sea el mercado internacional. Para clarificar más el concepto en el gráfico 26 se muestra la propuesta de corredores logísticos que el MCPEC busca diseñar en el mediano plazo.

Gráfico 26: Mapa de nodos logísticos actuales para el transporte de productos hacia los mercados de consumo interno y el exterior



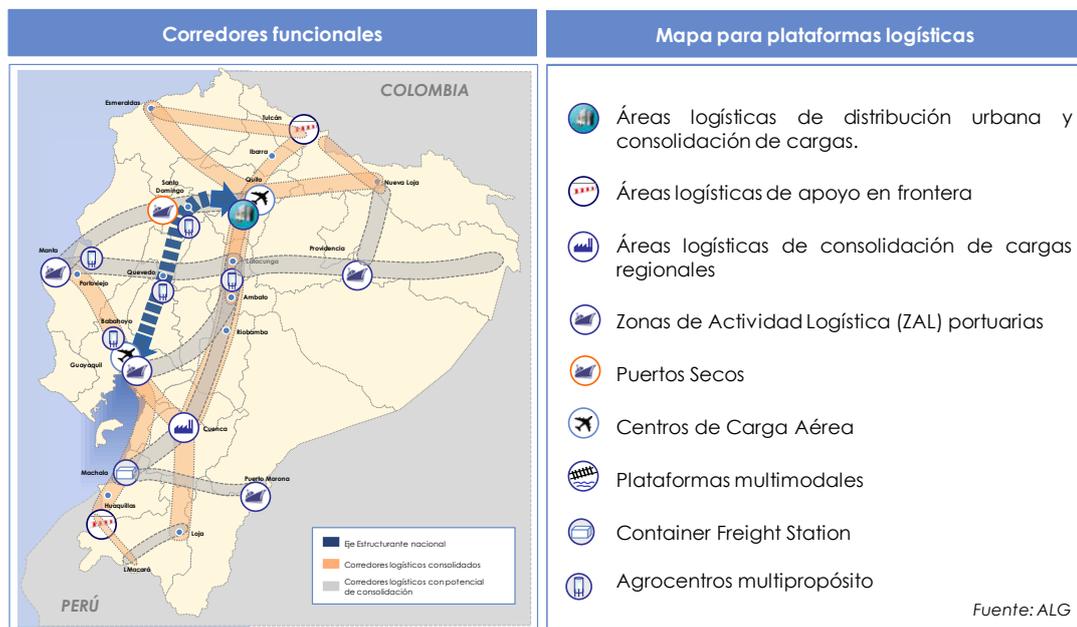
Fuente: (MCPEC, 2012, pág. 16)

La selección de los corredores tiene como fin definir siete tipos de plataformas, entre las que figuran las siguientes:

- Plataformas logísticas de distribución urbana y consolidación de carga
- Plataformas logísticas de apoyo en frontera
- Plataformas logísticas de consolidación de cargas regionales
- Zonas de Actividad Logística (ZAL) portuarias
- Puertos Secos o Terrestres
- Centros de Carga Aérea
- Plataformas multimodales
- Container Freight Station
- Agrocentros multipropósito

El gráfico 27, describe la ubicación de las plataformas logísticas resaltando los puertos marítimos como ejes fundamentales pero bajo una nueva clasificación entre puertos secos y plataformas multimodales. Las plataformas expuestas se suman a las actuales potenciando todos los terminales marítimos comerciales a nivel nacional.

Gráfico 27: Sitios potenciales para la ubicación de nuevas plataformas logísticas y agrocentros en el Ecuador



Fuente: (MCPEC, 2012, pág. 16)

Un aspecto que representa una debilidad, es el tiempo que tardará en implementarse el modelo de plataformas logísticas, ya que la infraestructura física de los puertos comerciales en el país, puede afectarse antes de la puesta en marcha y consolidación de las plataformas logísticas propuestas.

4.4 CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO DE LAS POLÍTICAS GUBERNAMENTALES EN EL DESARROLLO DE LAS EXPORTACIONES Y LA REDUCCIÓN DE LAS IMPORTACIONES.

El fomento de las exportaciones en el país ha sido materia de análisis de todos los gobiernos desde el regreso a la democracia suscitado el siglo pasado, la firma de convenios como el ATPDEA y los beneficios derivados de tratados internacionales como el SGP (Sistema General de Preferencias Arancelarias) y el trato del MNF (Nación Más Favorecida) han contribuido a un desarrollo de las exportaciones.

En la última década las el estancamiento y la reducción de la balanza comercial en cuanto al comercio internacional de productos ecuatorianos han sido evidentes, según el Diario Hoy (2012) indica que registros del Banco Central muestra que la reducción de la balanza no petrolera entre el mes de Marzo y Julio de 2012 indican un incremento en las importaciones del 18,2% que se contrasta con un crecimiento del 0,23% en las exportaciones, la publicación afirma que los principales conflictos es la carencia de planes coordinados para la firma de tratados de comercio internacional adecuados y que varios países competidores en la región ya los poseen como es el ejemplo de Colombia con los Estados Unidos y de Perú con China.

A lo analizado anteriormente, se suma la crisis que afecta a los principales socios comerciales del país Estados Unidos y la Unión Europea, que de acuerdo la revista Informar de la CAMAE edición de Septiembre de 2012, se puede ver que habrá una afectación en el corto plazo a todo el sistema del comercio internacional y en el ámbito de la logística al transporte marítimo que abarca el mayor porcentaje de exportaciones a los mercados internacionales.

A continuación se realiza un extracto de lo expuesto por el Doctor Ríos respecto del futuro del comercio exterior ecuatoriano respecto de la crisis y las políticas gubernamentales:

- “Las ventas que realiza Ecuador hacia EEUU y Europa representan un 60% del total, lo que significa una importante dependencia a esos mercados tradicionales.
- Si la crisis económica en EEUU y Europa se mantiene por un plazo mayor, el consumo de sus habitantes disminuirá y por lo tanto importarán menos de terceros países como el nuestro ya que el consumo se centrará en bienes básicos y estratégicos.

- Ecuador y la Unión Europea mantienen un convenio comercial que expira en diciembre del 2013 denominado Sistema General de Preferencias (SGP) que incluye 6.500 productos ecuatorianos.
- En el año 2010 se exportaron a Europa 1.000 millones de dólares en bienes no petroleros especialmente, bananos, flores, capullos y espárragos, que representaron el 50% del total enviado a la Unión Europea. Los principales países compradores fueron Alemania, Italia y Bélgica.
- Actualmente los equipos técnicos de Ecuador y la U.E se reúnen en Bélgica en procura de suscribir acuerdos comerciales de mayor plazo y mantener la cooperación. Este convenio es muy valioso pues la Unión Europea está conformada por 27 países.
- Estados Unidos igualmente es muy importante comprador de bienes ecuatorianos, país que tiene un déficit comercial bilateral con nuestro país que tradicionalmente nos ha comprado productos petroleros y no petroleros. El riesgo que tiene el Ecuador es que actualmente exporta bienes sustituibles y en situación de crisis las ventas nuestras pueden disminuir por dicha crisis norteamericana.
- Como existen convenios bilaterales amparados con un sistema de protección comercial es indispensable una buena relación entre estos países para no afectar el mutuo comercio.” (Revista Informar CAMAE – Septiembre de 2012)

El criterio técnico recogido en el texto muestra una debilidad importante del país en cuanto a la generación de políticas y acuerdos comerciales, esto implica que la ocupación de los puertos nacionales mantendrá la relación estadística actual, que indica que las importaciones son mayores que las exportaciones, condición negativa para varios sectores del país.

Para concluir el análisis de las exportaciones y el impacto en la infraestructura marítima se expone una tabla que identifica el estado de la negociación con los diversos mercados internacionales compilada por la AITE – Asociación de Industriales Textiles del Ecuador – (2012):

Tabla 58: Situación de los acuerdos comerciales entre el Ecuador y las diversas regiones del mundo, Año 2010 – 2012

Destino	Participación
Unión Europea	Ecuador se retiró de la mesa en 2009. Actualmente el gobierno dialoga con la comisión europea para intentar retomar la negociación
Estados Unidos	Ecuador se retiró de la negociación en 2005. No hay proceso para acuerdo comercial, se mantiene el ATPDEA hasta el 2013
Venezuela	Hasta marzo de 2011 regían las normas de la CAN, se ha firmado un acuerdo base para la firma de un posterior acuerdo bilateral
México	Tenemos un acuerdo parcial (AP 29) que debe ser ampliado y elevado a nivel de acuerdo comercial
Centroamérica	No se muestran registros de acuerdos comerciales con esta zona, los países de interés para el Ecuador pueden ser Costa Rica, El Salvador, Honduras y Guatemala
Canadá	No hay procesos de negociación
China	Acuerdo construcción Toachi Pilatón, Acuerdo de venta anticipada de crudo, en materia de exportaciones no tradicionales no se ha desarrollado ningún acuerdo

Fuente: (AITE, 2010; Banco Central del Ecuador, 2011 y Embajada del Ecuador en la República Popular China, 2012)

Elaborado por: Autora

En cuanto a las importaciones, el Gobierno Nacional ha mantenido una política proteccionista, las políticas incluyen el incremento de aranceles, la fijación de cuotas de importación y el uso de medidas mixtas arancelarias y no arancelarias. El compromiso de la administración pública es apoyar el desarrollo de la industria local; sin embargo, de acuerdo a datos proporcionados por el Banco Central las importaciones se incrementan a pesar de las medidas adoptadas. La reforma más reciente realizada por el COMEX es la Nro. 63 que afecta a más de cien partidas, entre ellas vehículos, sector al que se le fija una cuota anual de importación y se le pone restricciones para que ciertos acabados y accesorios sean ensamblados localmente con partes y piezas nacionales. (COMEX, 2012)

En esa misma otra partida de importancia para la opinión pública que tiene cuota de importación es la de celulares cuyo ingreso se redujo por iniciativas ambientales.

Según el Diario Hoy (2012), estas medidas contribuyen a la mejora local, las previsiones del Banco Central el crecimiento de la economía ecuatoriana para el 2012 será del 5,3%; potenciadas especialmente por el comercio de petróleo, que muestra una balanza de pagos positiva y creciente a nivel macro, pero que en cuestión de productos no tradicionales, que son los que se exporta por los puertos de Guayaquil, Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar tiene un déficit de al menos 2.8 miles de millones de dólares, dejando claramente evidenciada la carente efectividad de la medidas.

En correspondencia con lo expuesto se puede concluir que el impacto de las medidas de fomento de exportación y de reducción de importaciones no han dado el efecto deseado en todos los sectores existen aspectos por mejorar en especial en las ramas industriales y en el fortalecimiento de la pequeña y mediana empresa.

El transporte marítimo de mercancías desde y hacia el Ecuador tiende a mantenerse sin experimentar un crecimiento sostenible en las actividades productivas dejando espacio para que las empresas por tradición importadoras y exportadoras mantengan su volumen de negocios sí que se torne crítico el espacio físico y por lo tanto que la infraestructura actual deba ser renovada y ampliada en un mediano o largo plazo.

4.5 ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DE CADA ACTOR EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO UTILIZADO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL DE BIENES DESDE Y HACIA EL ECUADOR

El análisis de cada uno de los actores en el sistema de transportes se lo ha realizado en función de una matriz FODA, la misma que en lo posterior será evaluada para la construcción de los proyectos prioritarios. A continuación se describen a detalle cada una de las fortalezas, oportunidades debilidades y amenazas identificadas.

Fortalezas

- F1: Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas
- F2: Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país
- F3: Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)
- F4: Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior
- F5: Trámites para exportar a través de canales electrónicos
- F6: Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial
- F7: Operaciones continuas de carga en los puertos
- F8: Acceso a estadísticas respecto de la cantidad carga general gestionada en los puertos no petroleros del país
- F9: Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto del mundo
- F10: Sistemas de control y verificación de información en línea para la exportación e importación
- F11: Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados
- F12: Espacio físico adicional para futuras ampliaciones para nuevos muelles
- F13: Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)
- F14: Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%
- F15: El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos

- F16: El número total de muelles existente satisface las condiciones actuales de manejo de carga en todos los puertos
- F17: Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta
- F18: Puerto Bolívar y Esmeraldas son ejemplos de crecimiento de las actividades de comercio exterior en el Ecuador

Oportunidades

- O1: Desarrollo de las exportaciones no tradicionales
- O2: Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados
- O3: Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas
- O4: Diversificación de puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales
- O5: Reducción de costos de transporte marítimo con el dragado de los puertos para el ingreso de naves más grandes
- O6: Aumento de ingresos gubernamentales consecuencia del ingreso de más mercadería importada por vía marítima
- O7: Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de gestión y calidad)
- O8: Especialización de los puertos según el tipo de carga (granel, líquida, contenerizada)
- O9: Desarrollo de clúster de producción y asociaciones para el fomento de la exportación que incrementen el volumen de exportaciones
- O10: Aumento de infraestructura portuaria
- O11: Creación de nuevas terminales portuarias como Puerto Zamora
- O12: Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles
- O13: Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque
- O14: Incremento de las operaciones de importación con China

- O15: Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional
- O16: Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional

Debilidades

- D1: Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980
- D2: Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida
- D3: No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador
- D4: Escaso mantenimiento de los puertos
- D5: Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado
- D6: Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional
- D7: No existen registros de organigramas ni de estructuras funcionales disponibles en las oficinas de los puertos
- D8: Limitaciones en la inversión en el desarrollo del talento humano que labora en los Puertos
- D9: Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones
- D10: Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.
- D11: Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima
- D12: Concentración de las actividades de comercio en el puerto de Guayaquil
- D13: Propuestas de mejora de plataformas logísticas en el largo plazo
- D14: Recursos insuficientes para promocionar adecuadamente las exportaciones

- D15: Gran cantidad de intermediarios en el proceso de contratación de transporte marítimo que no beneficia a la eficiencia en la gestión de exportación para los productos no tradicionales
- D16: Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones
- D17: Poca consolidación de planes de fomento de exportación
- D18: Tratados comerciales detenidos
- D19: Costos de operación de comercio internacional altos consecuencia de los impuestos a salida de capitales, valor agregado y pago de permisos y certificaciones

Amenazas

- A1: Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador
- A2. Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno
- A3: Incremento de la exportación petrolera
- A4: Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional
- A5: Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias
- A6. Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)
- A7: Conflictos sociales
- A8: Año electoral - posibles cambios en las políticas de comercio exterior del país
- A9: Aprobación de tratados internacionales que limiten el ingreso de buques de alto calado
- A10: Política exterior generadora de conflictos que contraiga la inversión extranjera y el ingreso de mercaderías desde otros países
- A11: Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías

- A12: Inseguridad en alta mar para buques de carga
- A13: Cambios climáticos que afecten a las rutas de comercio en la región

4.6 MATRIZ DE IMPACTOS.

Definido el FODA se establece la matriz de impacto, esta prioriza cada uno de los enunciados definidos para las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, esta medición permite en lo posterior desarrollar las matrices ofensivas y defensivas para la definición de objetivos y programas estratégicos que formarán parte de la propuesta.

Tabla 59: Matriz de impacto para las fortalezas

Nro.	Fortalezas	Alto	Medio	Bajo
F1	Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas	5		
F2	Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país		3	
F3	Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)	5		
F4	Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior			1
F5	Trámites para exportar a través de canales electrónicos		3	
F6	Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial	5		
F7	Operaciones continuas de carga en los puertos		3	
F8	Acceso a estadísticas respecto de la cantidad de carga general gestionada en los puertos no petroleros del país			1
F9	Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto del mundo			1

F10	Sistemas de control y verificación de información en línea para la exportación e importación		3	
F11	Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados			1
F12	Espacio físico adicional para futuras ampliaciones para nuevos muelles	5		
F13	Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)	5		
F14	Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%	5		
F15	El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos	5		
F16	El número total de muelles existente satisface las condiciones actuales de manejo de carga en todos los puertos		3	
F17	Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta		3	
F18	Puerto Bolívar y Esmeraldas son ejemplos de crecimiento de las actividades de comercio exterior en el Ecuador	5		

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Tabla 60: Matriz de impacto para las oportunidades

Nro.	DEBILIDADES	Alto	Medio	Bajo
D1	Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980	5		
D2	Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida	5		
D3	No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador	5		
D4	Escaso mantenimiento de los puertos		3	
D5	Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado	5		
D6	Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional	5		
D7	No existen registros de organigramas ni de estructuras funcionales disponibles en las			1

	oficinas de los puertos			
D8	Limitaciones en la inversión en el desarrollo del talento humano que labora en los Puertos			1
D9	Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones		3	
D10	Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.			1
D11	Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima	5		
D12	Concentración de las actividades de comercio en el puerto de Guayaquil	5		
D13	Propuestas de mejora de plataformas logísticas en el largo plazo	5		
D14	Recursos insuficientes para promocionar adecuadamente las exportaciones		3	
D15	Gran cantidad de intermediarios en el proceso de contratación de transporte marítimo que no beneficia a la eficiencia en la gestión de exportación para los productos no tradicionales			1
D16	Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones	5		
D17	Poca consolidación de planes de fomento de exportación	5		
D18	Tratados comerciales detenidos	5		
D19	Costos de operación de comercio internacional altos consecuencia de los impuestos a salida de capitales, valor agregado y pago de permisos y certificaciones		3	

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Tabla 61: Matriz de impacto para las oportunidades

Nro.	Oportunidades	Alto	Medio	Bajo
O1	Desarrollo de las exportaciones no tradicionales		3	
O2	Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados		3	
O3	Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas	5		
O4	Diversificación del puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales	5		

O5	Reducción de costos de transporte marítimo con el dragado de los puertos para el ingreso de naves más grandes		3	
O6	Aumento de ingresos gubernamentales consecuencia del ingreso de mas mercadería importada por vía marítima			1
O7	Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de gestión y calidad)		3	
O8	Especialización de los puertos según el tipo de carga (granel, líquida, contenerizada)	5		
O9	Desarrollo de clúster de producción y asociaciones para el fomento de la exportación que incrementen el volumen de exportaciones	5		
O10	Aumento de infraestructura portuaria	5		
O11	Creación de nuevas terminales portuarias como Puerto Zamora			1
O12	Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles		3	
O13	Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque			1
O14	Incremento de las operaciones de importación con China	5		
O15	Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional	5		
O16	Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional	5		

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Tabla 62: Matriz de impacto para las Amenazas

Nro.	Amenazas	Alto	Medio	Bajo
A1	Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador	5		
A2	Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno	5		
A3	Incremento de la exportación petrolera	5		

A4	Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional			1
A5	Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias	5		
A6	Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)	5		
A7	Conflictos sociales		3	
A8	Año electoral - posibles cambios en las políticas de comercio exterior del país			1
A9	Aprobación de tratados internacionales que limiten el ingreso de buques de alto calado			1
A10	Política exterior generadora de conflictos que contraiga la inversión extranjera y el ingreso de mercaderías desde otros países		3	
A11	Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías	5		
A12	Inseguridad en alta mar para buques de carga		3	
A13	Cambios climáticos que afecten a las rutas de comercio en la región		3	

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

CAPÍTULO V

PROPUESTA DE MEJORAMIENTO

El presente capítulo expone la propuesta para el mejoramiento del sector del transporte marítimo nacional, tomando en cuenta los aspectos que impactan de forma directa en la operación de cada uno de los puertos generales del país, entendiendo la realidad respecto de su capacidad instalada y utilizada. Es importante precisar que se han tomado en consideración aspectos políticos, sociales y comerciales que tienen relación directa con la optimización del modelo de gestión de las capitanías de puerto y muelles.

5.1 DEFINICIÓN DE LOS EJES PRIORITARIOS DE ACCIÓN PARA LA MEJORA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL

La definición de ejes prioritarios para el diseño de la propuesta de mejora del transporte marítimo nacional se ha realizado en función de la Matriz DOFA, que tiene por principio realizar cruces de las variables definidas por el FODA y priorizadas en las matrices de impacto, esto permitirá establecer una síntesis estratégica que concluya en los principales factores a aprovechar y las amenazas y debilidades que se deben mitigar en pro de la mejora del sistema. Las matrices diseñadas son:

1. FO – Matriz de estrategias ofensivas
2. DO – Matriz de estrategias de mejoramiento
3. FA – Matriz de estrategias de respuesta
4. DA – Matriz de estrategias defensivas

Tabla 63: Matriz de estrategias ofensivas

FORTALEZAS / OPORTUNIDADES	Desarrollo de las exportaciones no tradicionales	Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados	Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas	Diversificación del puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales	Reducción de costos de transporte marítimo con el dragado de los puertos para el ingreso de naves más grandes	Aumento de ingresos gubernamentales consecuencia del ingreso de mas mercadería importada por vía marítima	Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de gestión y calidad)	Especialización de los puertos según el tipo de carga (granel, líquida, contenerizada)	Desarrollo de clúster de producción y asociaciones para el fomento de la exportación que incrementen el volumen de exportaciones	Aumento de infraestructura portuaria	Creación de nuevas terminales portuarias como Puerto Zamora	Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles	Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque	Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional	Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional	TOTAL
Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas	5	3	3	1	3	1	3	3	5	5	3	3	3	3	3	47
Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país	5	3	1	1	1	3	3	1	3	1	1	3	1	5	5	26
Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)	5	1	1	5	3	3	1	5	1	5	1	1	5	3	1	41
Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior	5	3	1	1	1	1	1	3	1	5	3	1	1	3	5	35
Trámites para exportar a través de canales electrónicos	3	5	1	3	1	3	5	1	3	1	1	5	5	1	5	43
Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial	3	3	1	1	3	1	5	1	5	1	1	1	3	1	3	33
Operaciones continuas de carga en los puertos	3	1	3	1	1	1	3	3	1	3	1	5	5	1	1	33
Acceso a estadísticas respecto de la cantidad carga general gestionada en los puertos no petroleros del país	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto	3	3	1	1	1	3	5	1	1	1	1	5	1	1	3	31

del mundo																	
Sistemas de control y verificación de información en línea para la exportación e importación	1	5	1	1	1	3	3	1	1	1	1	3	1	1	3	27	
Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados	1	1	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	37	
Espacio físico adicional para futuras ampliaciones para nuevos muelles	3	3	3	3	1	1	1	1	1	5	1	1	3	3	1	31	
Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)	3	3	1	1	1	1	1	1	3	5	3	5	5	5	3	41	
Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%	3	3	3	3	1	1	5	1	1	5	3	3	3	5	3	43	
El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos	1	1	3	3	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	25	
El número total de muelles existente satisface las condiciones actuales de manejo de carga en todos los puertos	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	19	
Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta	3	1	1	3	1	1	1	3	1	3	1	3	3	1	1	27	
Puerto Bolívar y Esmeraldas son ejemplos de crecimiento de las actividades de comercio exterior en el Ecuador	1	1	1	3	1	1	1	3	1	5	1	3	1	1	1	25	
TOTAL	50	42	32	36	24	28	44	36	34	54	30	50	46	40	44		

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

La matriz de estrategias ofensivas define como principales fortalezas en el sistema de transporte marítimo nacional para afrontar los posibles cambios en el comercio internacional del país en el futuro, estas se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 64: Fortalezas prioritarias

Fortaleza	Calificación
Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas	47
Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)	41
Trámites para exportar a través de canales electrónicos	43
Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados	37
Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)	41
Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%	43
Promedio	42

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Las principales oportunidades principales a aprovechar para mejorar las condiciones del transporte marítimo son:

Tabla 65: Oportunidades prioritarias

Oportunidades	Calificación
Desarrollo de las exportaciones no tradicionales	50
Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de gestión y calidad)	44
Aumento de infraestructura portuaria	54
Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles	50
Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque	46
Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional	44
Promedio	48

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Tabla 66: Matriz de estrategias de mejoramiento

DEBILIDADES / OPORTUNIDADES	Desarrollo de las exportaciones no tradicionales	Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados	Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas	Diversificación del puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales	Reducción de costos de transporte marítimo con el dragado de los puertos para el ingreso de naves más grandes	Aumento de ingresos gubernamentales consecuencia del ingreso de mas mercadería importada por vía marítima	Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de gestión y calidad)	Especialización de los puertos según el tipo de carga (granel, líquida, contenerizada)	Desarrollo de clúster de producción y asociaciones para el fomento de la exportación que incrementen el volumen de exportaciones	Aumento de infraestructura portuaria	Creación de nuevas terminales portuarias como Puerto Zamora	Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles	Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque	Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional	Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional	TOTAL
Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	23
Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida	3	3	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	5	25
No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador	5	5	3	3	1	1	3	3	5	3	1	1	3	1	3	41
Escaso mantenimiento de los puertos	5	3	3	1	5	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	31
Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado	1	1	5	3	5	1	1	1	1	5	3	1	3	1	1	33
Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional	1	1	3	5	5	1	3	5	1	5	5	1	5	1	1	43
No existen registros de organigramas ni de estructuras funcionales disponibles en las oficinas de los puertos	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	5	1	3	3	25
Limitaciones en la inversión en el desarrollo del talento humano que labora en los Puertos	1	1	3	1	1	1	1	3	1	5	1	5	1	1	1	27
Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones	3	5	3	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	69

Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.	3	3	5	3	1	1	5	1	1	1	1	5	5	1	1	37
Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima	1	3	5	5	3	1	5	3	3	3	1	3	1	1	1	39
Concentración de las actividades de comercio en el puerto de Guayaquil	3	1	1	3	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	25
Propuestas de mejora de plataformas logísticas de largo plazo	3	1	5	5	1	1	3	3	5	3	3	3	3	3	1	43
Recursos insuficientes para promocionar adecuadamente las exportaciones	5	5	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	3	1	29
Gran cantidad de intermediarios en el proceso de contratación de transporte marítimo que no beneficia a la eficiencia en la gestión de exportación para los productos no tradicionales	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	23
Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones	5	1	12	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	3	1	36
Poca consolidación de planes de fomento de exportación	5	5	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	25
Tratados comerciales detenidos	3	5	3	1	1	3	1	1	3	1	1	1	1	5	3	31
Costos de operación de comercio internacional altos consecuencia de los impuestos a salida de capitales, valor agregado y pago de permisos y certificaciones	1	3	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
TOTAL	57	51	58	45	37	31	39	37	39	43	33	39	39	39	37	

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

La relación establecida define las debilidades a cambiar de forma inmediata, para el aprovechamiento de las oportunidades existentes, según el análisis son:

Tabla 67: Debilidades prioritarias a mejorar

Debilidades	Calificación
No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador	41
Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado	33
Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional	43
Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones	69
Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.	37
Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima	39
Propuestas de mejora de plataformas logísticas de largo plazo	43
Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones	36
Tratados comerciales detenidos	33
Promedio	42

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Las oportunidades que se pueden aprovechar con la mejora de las debilidades se muestran a continuación:

Tabla 68: Oportunidades prioritarias a aprovechar para la mejora del sistema

Debilidades	Calificación
Desarrollo de las exportaciones no tradicionales	57
Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados	51
Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas	58
Diversificación del puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales	45
Aumento de infraestructura portuaria	43
Promedio	51

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Tabla 69: Matriz de estrategias de respuesta

FORTALEZAS / AMENAZAS	Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador	Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno	Incremento de la exportación petrolera	Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional	Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias	Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)	Conflictos sociales	Año electoral - posibles cambios en las políticas de comercio exterior del país	Aprobación de tratados internacionales que limiten el ingreso de buques de alto calado	Política exterior generadora de conflictos que contraiga la inversión extranjera y el ingreso de mercaderías desde otros países	Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías	Inseguridad en alta mar para buques de carga	Cambios climáticos que afecten a las rutas de comercio en la región	TOTAL
Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas	3	5	3	5	5	5	1	1	1	3	5	5	3	45
Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país	1	3	1	5	1	5	1	3	3	3	5	1	1	33
Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)	5	5	1	3	5	3	1	1	1	1	5	3	1	35
Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior	5	5	5	3	1	3	1	1	3	1	5	3	1	37
Trámites para exportar a través de canales electrónicos	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	1	1	1	17
Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial	3	3	3	3	1	5	1	1	3	1	3	1	1	29
Operaciones continuas de carga en los puertos	5	5	1	5	3	5	1	1	3	1	1	1	1	33
Acceso a estadísticas respecto de la cantidad carga general gestionada en los puertos no petroleros del país	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	1	1	1	17
Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto del mundo	3	3	1	3	1	5	1	1	5	1	3	3	1	31
Sistemas de control y verificación de información en línea para la exportación e importación	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	15

Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados	3	5	3	5	3	1	1	1	3	1	1	1	1	29
Espacio físico adicional para futuras ampliaciones para nuevos muelles	3	3	3	5	3	3	1	1	1	1	1	1	1	27
Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)	3	3	5	3	1	3	1	3	3	1	1	1	1	29
Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%	3	3	5	3	3	5	1	1	3	3	3	3	1	37
El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos	5	5	5	5	5	5	1	1	3	5	3	1	1	45
El número total de muelles existente satisface las condiciones actuales de manejo de carga en todos los puertos	3	3	1	3	5	1	1	1	1	1	1	1	1	23
Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta	5	5	5	3	3	5	1	1	1	1	5	3	1	39
Puerto Bolívar y Esmeraldas son ejemplos de crecimiento de las actividades de comercio exterior en el Ecuador	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
TOTAL	54	60	46	58	44	58	18	26	40	32	46	32	20	

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

La relación entre las fortalezas y amenazas, establecen como prioritarias las siguientes fuerzas que se destacan para dar respuesta a los factores externos que amenacen la normal operación del transporte marítimo nacional.

Tabla 70: Fortalezas prioritarias para dar respuesta a las amenazas

Fortaleza	Calificación
Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas	45
Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país	33
Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)	35
Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior	37
Operaciones continuas de carga en los puertos	33
Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto del mundo	31
Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%	37
El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos	45
Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta	39
Promedio	37,22

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Las amenazas más relevantes para el crecimiento futuro de la gestión del transporte marítimo nacional se muestran a detalle en la tabla 71.

Tabla 71: Amenazas a mitigar para mejorar el desarrollo del transporte marítimo

Amenaza	Calificación
Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador	54
Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno	60
Incremento de la exportación petrolera	46
Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional	58
Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias	44
Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)	58
Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías	46
Promedio	52

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Tabla 72: Matriz de estrategias defensivas

DEBILIDADES/AMENAZAS	Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador	Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno	Incremento de la exportación petrolera	Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional	Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias	Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)	Conflictos sociales	Año electoral - posibles cambios en las políticas de comercio exterior del país	Aprobación de tratados internacionales que limiten el ingreso de buques de alto calado	Política exterior generadora de conflictos que contraiga la inversión extranjera y el ingreso de mercaderías desde otros países	Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías	Inseguridad en alta mar para buques de carga	Cambios climáticos que afecten a las rutas de comercio en la región	TOTAL
Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980	1	1	1	5	3	5	1	1	5	3	3	1	1	31
Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida	3	3	3	3	1	3	1	1	5	1	3	3	1	31
No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador	5	5	5	1	1	3	1	1	3	3	3	1	1	33
Escaso mantenimiento de los puertos	3	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	21
Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	3	1	21
Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional	1	3	1	3	3	1	1	1	3	1	3	1	1	23
No existen registros de organigramas ni de estructuras funcionales disponibles en las oficinas de los puertos	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	15
Limitaciones en la inversión en el desarrollo del talento humano que labora en los Puertos	3	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	17
Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones	5	5	5	3	1	5	1	1	1	5	1	1	1	35
Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.	3	1	1	1	1	3	1	1	3	1	3	1	1	21
Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima	5	1	1	5	3	5	1	1	5	3	3	1	1	35
Concentración de las actividades de comercio en el puerto de Guayaquil	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	15
Propuestas de mejora de plataformas logísticas de largo plazo	5	3	3	5	3	5	1	1	1	1	1	1	1	31
Recursos insuficientes para	5	5	1	3	1	5	1	1	3	1	1	1	1	29

promocionar adecuadamente las exportaciones															
Gran cantidad de intermediarios en el proceso de contratación de transporte marítimo que no beneficia a la eficiencia en la gestión de exportación para los productos no tradicionales	3	1	1	3	1	3	1	1	3	1	3	1	1	23	
Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones	5	5	1	3	1	5	1	1	5	5	1	1	1	32	
Poca consolidación de planes de fomento de exportación	5	5	3	5	1	5	1	1	1	1	1	1	1	31	
Tratados comerciales detenidos	5	5	3	5	1	5	1	1	1	5	1	1	1	35	
Costos de operación de comercio internacional altos consecuencia de los impuestos a salida de capitales, valor agregado y pago de permisos y certificaciones	3	1	1	5	1	3	1	1	1	1	1	1	1	21	
TOTAL	63	49	39	59	33	63	19	19	47	37	33	23	19		

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

La matriz evidencia los principales aspectos de las debilidades que se deben cuidar para evitar que las amenazas al sistema de transporte limiten el desarrollo y pongan en conflicto al sector. La tabla 73 expone las principales debilidades identificadas.

Tabla 73: Debilidades a mejorar para evitar conflicto derivados de las amenazas al sistema

Debilidad	Calificación
Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980	31
Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida	31
No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador	33
Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones	35
Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima	35
Propuestas de mejora de plataformas logísticas de largo plazo	31
Recursos insuficientes para promocionar adecuadamente las exportaciones	29
Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones	32
Tratados comerciales detenidos	35
Promedio	32

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

En lo que corresponde a las amenazas con mayor impacto en el sistema y que pueden impedir un normal desarrollo de actividades y poner en riesgo la eficiencia del comercio internacional se identifica las siguientes:

Tabla 74: Amenazas a mitigar para lograr la un correcto desempeño del transporte marítimo

Debilidad	Calificación
Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador	63
Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno	49
Incremento de la exportación petrolera	39
Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional	59
Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)	63
Aprobación de tratados internacionales que limiten el ingreso de buques de alto calado	47
Promedio	53

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

5.1.1 Matriz de Síntesis Estratégica

Una vez identificados las variables de mayor impacto en el desarrollo del proyecto se construye la matriz de síntesis estratégica que resume las fuerzas de mayor impacto y que permite el desarrollo de estrategias y proyecto prioritarios.

En resumen, el sistema de transporte marítimo se siente fortalecido por el aporte del gobierno hacia una mejora en los trámites y optimización de tiempos para el fomento de exportaciones e importaciones, que propone un crecimiento constante y avizora un incremento de la actividad del comercio exterior nacional en el corto plazo, se resalta además la infraestructura actual de los muelles en los puertos que puede manipular y almacenar cualquier tipo de carga (contenerizada, granel o general), finalmente las medidas de control implementadas se erigen como una de las estrategias que fortalece al sector del transporte marítimo y todos sus múltiples actores que ven como la tendencia a la rentabilidad del sector puede incrementarse en el largo plazo.

Tabla 75: Fortalezas a aprovechar para la gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional

Fortalezas
Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas
Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)
Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior
Trámites para exportar a través de canales electrónicos
Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial
Operaciones continuas de carga en los puertos
Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados
Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)
Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%
Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país
Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto del mundo
El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos
Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

En cuanto a las principales debilidades del transporte marítimo en el Ecuador, se puede precisar a la legislación caduca y al lento proceso de aprobación de leyes por parte de la asamblea que no logra consolidar un marco jurídico adecuado para la optimización de la infraestructura y la gestión portuaria nacional. Las pobres propuestas de desarrollo sectorial que no toman en cuenta el incremento desmedido de empresas intermediarias que no son reguladas adecuadamente y el escaso resultado del fomento de las exportaciones con una balanza comercial que tiene a ser rica en ingresos petroleros pero que tiene serias deficiencias en cuanto a la promoción de productos no tradicionales. Para terminar, se puede precisar aspectos de las políticas gubernamentales en el comercio internacional que no dan paso a

acuerdos de comercio libre que permitan un incremento en la actividad portuaria que redunde en más exportaciones e importaciones, el peligro de ventajas arancelarias como el ATPDEA y los beneficios del Sistema Generalizado de Preferencias son aspectos que ponen en riesgo al sistema.

Tabla 76: Debilidades a mejorar para la correcta gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional

Debilidades
Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980
Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida
No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador
Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones
Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima
Propuestas de mejora de plataformas logísticas de largo plazo
Recursos insuficientes para promocionar adecuadamente las exportaciones
Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones
Tratados comerciales detenidos
Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado
Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional
Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

Las oportunidades para las mejoras del transporte de mercancías de mayor uso en el comercio exterior del país, se concentran en el desarrollo de competencias del personal de los puertos de cargas general para la obtención de normas de calidad internacional que generen mayor eficiencia operativa y una imagen sólida y de confianza en empresarios locales e internacionales, el fomento de las exportaciones con planes definidos de búsqueda de nuevos mercados y el sostenimiento de los actuales con la firma de acuerdos comerciales. Entre otras cosas el desarrollo de nuevas plataformas logísticas que tengan una distribución adecuada de centros de

acopio y de puertos de destino, que tomen en cuenta una matriz productiva adecuada y que geográficamente optimice los costos y tiempos de traslado de las mercancías.

Tabla 77: Oportunidades a potenciar para la correcta gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional

Oportunidades
Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de gestión y calidad)
Aumento de infraestructura portuaria
Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles
Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque
Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional
Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional
Desarrollo de las exportaciones no tradicionales
Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados
Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas
Diversificación de los puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

El comercio mundial es cada vez más competitivo, los productos nacionales deben encontrar en el sistema de transporte marítimo nacional un aliado estratégico, los entorno hostiles de los mercados de destino de exportaciones deben mejorar con la operación adecuada de los puertos y su especialización, las amenazas que posee el transporte marítimo y que pueden afectar el desempeño de importadores y exportadores son: 1) Recrudescimiento de la crisis en Europa y Estados Unidos reduciendo la demanda de productos del Ecuador; 2) Endurecimiento de las políticas arancelarias y no arancelarias de los países de destino de las exportaciones nacionales; 3) Incremento de la demanda petrolera que incentive la diferencia en la balanza de exportaciones no tradicionales.

Tabla 78: Oportunidades a potenciar para la correcta gestión de los exportadores e importadores en el transporte marítimo nacional

Amenazas
Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador
Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno
Incremento de la exportación petrolera
Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional
Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)
Aprobación de tratados internacionales que limiten el ingreso de buques de alto calado
Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias
Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

5.2 ESTABLECIMIENTO DE ESTRATEGIAS

La propuesta para la mejora del transporte marítimo orientado a satisfacer tanto a importadores como exportadores en el Ecuador expuesta en este documento, toma como punto de partida el Plan Nacional del Buen Vivir – PNBV – , teniendo en cuenta que este documento es el rector de la política social, económica y ambiental del país, por que la propuesta se asocia directamente con sus objetivos y se enmarca en las estrategias y políticas dispuestas por la SENPLADES. De un análisis realizado a este documento, se pudo concluir que toda mejora en el transporte de mercancías y así en el comercio exterior nacional se relaciona con el Objetivo 11 del PNBV que expone: “Construimos un sistema económico cuyo fin sea el ser humano y su buen vivir. Buscamos equilibrios de vida en condiciones de justicia y soberanía. Reconocemos la diversidad económica, la recuperación de lo público y la transformación efectiva del Estado” (SENPLADES, 2009)

De este objetivo se dependen políticas y estrategias para el desarrollo nacional, de ellas se han identificado las que tienen directa relación con el sector de transporte marítimo y la actividad de comercio internacional, estas son:

- **Política 11.1.** Impulsar una economía endógena para el Buen Vivir, sostenible y territorialmente equilibrada, que propenda a la garantía de derechos y a la transformación, diversificación y especialización productiva a partir del fomento a las diversas formas de producción.

- **Política 11.5.** Fortalecer y ampliar la cobertura de infraestructura básica y de servicios públicos para extender las capacidades y oportunidades económicas.
 - **Estrategia 11.5.1:** Mantener y expandir el sistema nacional de transporte y movilidad multimodal, que favorezca el comercio interno y externo, y la integración nacional y regional.

- **Política 11.7.** Promover condiciones adecuadas para el comercio interno e internacional, considerando especialmente sus interrelaciones con la producción y con las condiciones de vida.
 - **Estrategia 11.7.1:** Manejar eficiente y transparentemente los servicios aduaneros para facilitar el comercio de exportación y de importación.
 - **Estrategia 11.7.2:** Aplicar aranceles selectivos, subsidios y otras medidas para regular el comercio en función de los intereses nacionales.

La tabla 79 muestra la jerarquización de la visión y estrategias que se emplazan dentro de la propuesta de mejora sectorial.

Tabla 79: Esquema de la Visión, Objetivos, Políticas y Estrategias de la propuesta de mejoramiento del transporte marítimo nacional

VISIÓN	PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR
OBJETIVO	OBJETIVO 11
POLÍTICA	Política 11.1
	Política 11.5
	Política 11.7
ESTRATEGIA	Estrategia 11.5.1
	Estrategia 11.7.1
	Estrategia 11.7.2

Fuente: (SENPLADES, 2009)

Elaborado por: Autora

5.3 EJES Y PLANES DE ACCIÓN

Definido el direccionamiento estratégico y respetando la misión de cada uno de los involucrados se definen los proyectos propuestos para el mejoramiento de la gestión del comercio a través del transporte marítimo y de los actores vinculados a esta actividad. De las matrices antes expuestas se establecen los ejes estratégicos que se derivan en los proyectos y planes de acción, tal como se muestra en la tabla:

Tabla 80: Ejes y planes de acción

#	EJE	Variable
1	LEGISLACIÓN	Legislación en proceso de actualización y conformación de nuevos clústeres de control y verificación del comercio internacional en el país
		Legislación marítima obsoleta data de 1975 - 1980
		Regulaciones internacionales que limiten el incremento de infraestructura en los puertos de carga general nacional
2	INFRAESTRUCTURA	Infraestructura de los puertos idónea para la recepción y envío de todo tipo de carga (líquido, granel, y contenerizado)
		Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima
		Instalaciones construidas para barcos de bajo y medio calado
		Instalaciones antiguas y que ofrecen poco valor

		diferencial para el fomento de la actividad de comercio internacional
		Aumento de infraestructura portuaria
		Desastres naturales que pongan en peligro las instalaciones portuarias
3	TALENTO HUMANO	Desarrollo de competencias para el talento humano que labora en las Capitanías de Puerto y en los Muelles
4	EQUIPAMIENTO	Adquisición de maquinaria y equipos de mayor capacidad para reducir el tiempo de operación por buque
5	VINCULACIÓN CON EL GOBIERNO CENTRAL (administración)	Incremento constante del comercio internacional en el Ecuador, fomentado por el apoyo gubernamental y la conciencia de internacionalización de las empresas
		Canalización de apoyo técnico y económico para las empresas interesadas en desarrollar internacionalización de productos, en especial a nivel microempresarial
		Alto nivel de dependencia del gobierno central en la toma de decisiones
6	INTERMEDIARIOS	Gran cantidad de ofertantes de servicios de carga, consolidadores, agentes de aduana y empresas relacionadas con la actividad de comercio exterior
		Gran concentración de empresas dedicadas al sector de transporte marítimo internacional con pocas regulaciones y sin estructura competitiva definida
		Optimización de agentes intermediarios con leyes que controlen y mejoren los servicios de transporte marítimo internacional
7	PROCESOS	Trámites para exportar a través de canales electrónicos
		Operaciones continuas de carga en los puertos
		Evolución del sistema de transporte marítimo para adaptarse a las condiciones y exigencias de normas internacionales y tratados
		Mejoras en los controles del comercio internacional desde el Ecuador al resto del mundo
		Es susceptible de incremento de operaciones en los puertos de Guayaquil y Manta
		Ejecución de las actividades portuarias es lenta y a menudo requiere de mucho seguimiento lo que genera mayores costos.
		Mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques (obtención de certificaciones de

		gestión y calidad)
		Incremento de las operaciones en puertos por la propuesta de plataformas logísticas
8	DEMANDA	Crecimiento del número de empresas exportadoras e importadoras en los últimos cinco años (Tasa del 0,6%)
		Incremento de las actividades de exportación e importación, en promedio dos por cada empresa al año con una tasa del 3,7%
		El medio de transporte marítimo es el más utilizado para la exportación e importación de productos
		No existen clústeres productivos que fomenten el comercio internacional desde el Ecuador
		Recursos insuficientes para promocionar adecuadamente las exportaciones
		Ingreso de productos ecuatorianos a nuevos mercados
9	PLANIFICACIÓN	Inexistencia de planes de mejoramiento de infraestructura integral de la logística marítima
10	POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR	Políticas arancelarias inciden en el nivel de gestión de los puertos tendiendo a reducir la operación que no es sustituida por exportaciones
		Tratados comerciales detenidos
		Firma de nuevos acuerdos comerciales y renovación de anteriores para el fomento del comercio internacional
		Desarrollo de las exportaciones no tradicionales
		Reducción significativa de las exportaciones a causa de la crisis de los principales socios comerciales del Ecuador
		Reducción del ingreso de mercancías desde otros países por el endurecimiento de políticas proteccionistas por parte del gobierno
		Incremento de la exportación petrolera
		Terminación de tratados de preferencias arancelarias para los productos ecuatorianos (ATPDEA - SGP)
		Fomento de las relaciones con países vecinos que incremente el uso de otras modalidades de transporte para el ingreso de mercaderías
11	LOGÍSTICA DEL SISTEMA	Diversificación del puertos para la entrada y salida de mercancías según el destino en mercados internacionales

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

De cada eje se ha propuesto un plan o proyecto que debe ser implementado para lograr una mejora sustancial y proyección futura que pueda atender los posibles incrementos de actividad de comercio intencional en el país, los proyectos propuestos son:

Tabla 81: Planes de acción

#	EJE	PLANES Y PROYECTOS
1	LEGISLACIÓN	Aprobación del proyecto de Ley de Ley para la Administración y Control de los Espacios Acuáticos y La Ley General de Puertos para la consolidación de marco legal que fomente el desarrollo del comercio internacional vía marítima en el Ecuador.
2	INFRAESTRUCTURA	Mantenimiento de las instalaciones portuarias a nivel nacional, dragado y estimación de la capacidad de carga según el estudio de operaciones y capacidad instalada presentado
		Desarrollo de un plan de mejoramiento integral de la infraestructura que tome en cuenta el proyecto de plataformas logísticas
		Aseguramiento de los recursos existentes en los puertos para garantizar la continuidad de su operación y el recambio adecuado según la depreciación y desgaste al que se someten por su uso.
		Reorganización de la logística de ingreso y salida de mercaderías según el tipo de carga, capacidad y categoría
3	TALENTO HUMANO	Desarrollo de un plan de gestión y retención del talento humano
		Evaluación de gestión para los profesionales que laboran en los diferentes puertos marítimos
4	EQUIPAMIENTO	Análisis de costo beneficio para la adquisición de nuevas maquinarias para las actividades de carga y descarga de mercadería en los puertos de mayor capacidad utilizada (grúas, plataformas, vehículos)
5	VINCULACIÓN CON EL GOBIERNO CENTRAL (Administración de los puertos)	Vinculación del desarrollo con el Plan Nacional del Buen Vivir, el desarrollo de la matriz productiva, los proyectos de plataformas logísticas
		Decisión de modificar el sistema de transporte en concordancia con la línea de gestión y desarrollo económico gubernamental
6	INTERMEDIARIOS	Regulación del sector de intermediación en el comercio internacional nacional, gestión de herramientas competitivas y cumplimiento de estándares de calidad locales

7	PROCESOS	Difusión de las mejoras en los procedimientos para exportar
		Sostenimiento de los actuales sistemas de Gestión de normas de calidad ISO 9001:2008 en los puertos generales del país
		Ampliación de los alcances de la propuesta de plataforma logística del MCPEC para la especialización de las actividades de manejo de carga exportación e importación nacional, tomando como criterio la inclusión de todos los puertos de envío y recepción de mercadería en el País
		Aplicar una evaluación de la gestión de operaciones en los puertos para definición de acciones correctivas y de mejora
8	DEMANDA	Ampliar las actividades estratégicas de fomento de las exportaciones y promoción de las importaciones necesarias para el desarrollo local, socializar las ayudas y dar cumplimiento a los objetivos del cambio de la matriz productiva nacional para incentivo de los importadores y exportadores
9	PLANIFICACIÓN	Integrar la planificación general de cada puerto en un plan nacional de gestión marítima, administrado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
10	POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR	Gestión de tratados internacionales (previo estudio de ventajas competitivas y comparativas de los sectores e industrias)
		Aprobación de políticas de sustitución de importaciones coherentes con las necesidades del mercado ecuatoriano
11	LOGÍSTICA DEL SISTEMA	Programa de especialización de los puertos según tipo de carga, procedencia y destino tanto para la importación como para la exportación.

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

5.4 INVOLUCRADOS

El diseño y ejecución de los proyectos involucran directa o indirectamente a varios actores dentro del comercio exterior nacional, a continuación se exponen las acciones propuestas y quienes tienen la responsabilidad de llevarlas adelante, según el criterio de la autora:

Tabla 82: Involucrados

#	EJE	PLANES Y PROYECTOS	INVOLUCRADOS
1	LEGISLACIÓN	Aprobación del proyecto de Ley de Ley para la Administración y Control de los Espacios Acuáticos y La Ley General de Puertos para la consolidación de marco legal que fomente el desarrollo del comercio internacional vía marítima en el Ecuador.	Gobierno Central Asamblea Nacional Autoridad Portuaria SENAE Empresarios importadores y exportadores
2	INFRAESTRUCTURA	Mantenimiento de las instalaciones portuarias a nivel nacional, dragado y estimación de la capacidad de carga según el estudio de operaciones y capacidad instalada presentado	Gobierno Central Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Empresas de transporte nacional e internacional
		Desarrollo de un plan de mejoramiento integral de la infraestructura que tome en cuenta el proyecto de plataformas logísticas	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional
		Aseguramiento de los recursos existentes en los puertos para garantizar la continuidad de su operación y el recambio adecuado según la depreciación y desgaste al que se someten por su uso.	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto

		Reorganización de la logística de ingreso y calidad de mercaderías según el tipo de carga, capacidad y categoría	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras
3	TALENTO HUMANO	Desarrollo de un plan de gestión y retención del talento humano	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Portuaria Capitanías de puerto
		Evaluación de gestión para los profesionales que laboran en los diferentes puertos marítimos	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Capitanías de puerto
4	EQUIPAMIENTO	Análisis de costo beneficio para la adquisición de nuevas maquinarias para las actividades de carga y descarga de mercadería en los puertos de mayor índice de capacidad utilizada (grúas, plataformas, vehículos)	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional
5	VINCULACIÓN CON EL GOBIERNO CENTRAL (administración)	Vinculación del desarrollo con el Plan Nacional del Buen Vivir, el desarrollo de la matriz productiva, los proyectos de plataformas logísticas	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Portuaria Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto

		Decisión de modificar el sistema de transporte en concordancia con la línea de gestión y desarrollo económico gubernamental	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Autoridad Portuaria Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto
6	INTERMEDIARIOS	Regulación del sector de intermediación en el comercio internacional, gestión de herramientas competitivas y cumplimiento de estándares de calidad locales	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Asamblea Nacional Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras
7	PROCESOS	Difusión de las mejoras en los procedimientos para exportar	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras
		Sostenimiento de los actuales sistemas de Gestión de normas de calidad ISO 9001:2008 en los puertos generales del país	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Capitanías de puerto
		Ampliación de los alcances de la plataforma logística propuesta por el MCPEC para la especialización de las actividades de manejo de carga exportación e importación	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras
		Evaluación anual de la gestión de operaciones en los puertos para definición de acciones correctivas y de mejora	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Capitanías de puerto

8	DEMANDA	Coordinación de actividades estratégicas para el éxito de los planes de fomento de las exportaciones y promoción de las importaciones necesarias para el desarrollo local y cumplimiento de objetivos del cambio de la matriz productiva nacional	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras
9	PLANIFICACIÓN	Integración de la planificación general de cada puerto en un plan nacional de gestión marítima, administrado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras
10	POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR	Gestión de tratados internacionales	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA.
		Políticas de fomento de las sustitución de importaciones	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA.
11	LOGÍSTICA DEL SISTEMA	Especialización de los puertos según tipo de carga, procedencia y destino tanto para la importación como para la exportación	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

2	INFRAESTRUCTURA	Mantenimiento de las instalaciones portuarias a nivel nacional, dragado y estimación de la capacidad de carga según el estudio de operaciones y capacidad instalada presentado	Gobierno Central Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Empresas de transporte nacional e internacional		3			3		3
		Desarrollo de un plan de mejoramiento integral de la infraestructura que tome en cuenta el proyecto de plataformas logísticas	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, E, Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional			5			5	5
		Aseguramiento de los recursos existentes en los puertos para garantizar la continuidad de su operación y el recambio adecuado según la depreciación y desgaste al que se someten por su uso.	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, E, Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto			5			5	5
		Reorganización de la logística de ingreso y calidad de mercaderías según el tipo de carga, capacidad y categoría	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, E, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras		3				3	3

3	TALENTO HUMANO	Desarrollo de un plan de gestión y retención del talento humano	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Autoridad Portuaria Capitánías de puerto			5			5	5
		Evaluación de gestión para los profesionales que laboran en los diferentes puertos marítimos	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Capitánías de puerto			5			5	5
4	EQUIPAMIENTO	Análisis de costo beneficio para la adquisición de nuevas maquinarias para las actividades de carga y descarga de mercadería en los puertos de mayor índice de capacidad utilizada (grúas, plataformas, vehículos)	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitánías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional		3			3		3
5	VINCULACIÓN CON EL GOBIERNO CENTRAL (administración)	Vinculación del desarrollo con el Plan Nacional del Buen Vivir, el desarrollo de la matriz productiva, los proyectos de plataformas logísticas	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Autoridad Portuaria Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitánías de puerto			5			5	5
		Decisión de modificar el sistema de transporte en concordancia con la línea de gestión y desarrollo económico gubernamental	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Autoridad Portuaria Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitánías de puerto			5			5	5
6	INTERMEDIARIOS	Regulación del sector de intermediación en el comercio internacional, gestión de herramientas competitivas y cumplimiento de estándares de calidad locales	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Asamblea Nacional Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadores y exportadoras	1			1			1

7	PROCESOS	Difusión de las mejoras en los procedimientos para exportar	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras	1			1			1
		Sostenimiento de los actuales sistemas de Gestión de normas de calidad ISO 9001:2008 en los puertos generales del país	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Capitanías de puerto			5			5	5
		Ampliación de los alcances de la plataforma logística propuesta por el MCPEC para la especialización de las actividades de manejo de carga exportación e importación	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras	1			1			1
		Evaluación anual de la gestión de operaciones en los puertos para definición de acciones correctivas y de mejora	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Capitanías de puerto	1			1			1
8	DEMANDA	Coordinación de actividades estratégicas para el éxito de los planes de fomento de las exportaciones y promoción de las importaciones necesarias para el desarrollo local y cumplimiento de objetivos del cambio de la matriz productiva nacional	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENA, Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras			3		3		3

9	PLANIFICACIÓN	Integración de la planificación general de cada puerto en un plan nacional de gestión marítima, administrado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras	1			1			1
10	POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR	Gestión de tratados internacionales	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE.		3			3		3
		Políticas de fomento de las sustitución de importaciones	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE.	1			1		1	
11	LOGÍSTICA DEL SISTEMA	Especialización de los puertos según tipo de carga, procedencia y destino tanto para la importación como para la exportación	Gobierno Central - MIPRO, MCPEC, SENAE, Asamblea Nacional Autoridad Portuaria Dirección General de Intereses Marítimos Consejo Nacional de la Marina Mercante Capitanías de puerto Empresas de transporte nacional e internacional Empresas importadoras y exportadoras	1			1			1

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Autora

CONCLUSIONES

- El transporte marítimo tanto en oferta y demanda han evolucionado para adaptarse a las necesidades del comercio internacional, siendo el transporte de mayor uso a nivel nacional e internacional para el transporte de mercancías, granel y líquidos; llegando a ser el medio por el que se envía y reciben el 90% de la carga en toneladas y divisas del comercio ecuatoriano con el resto del mundo.
- La operación del transporte marítimo en el Ecuador tiene varios actores que forman un canal que se extiende desde los importadores y exportadores, pasa por las autoridades, entidades de control y se relaciona con intermediarios cuya acción permite mejorar los procesos de carga internacional. En total se registran 1.495 empresas relacionadas a la actividad; cifra que muestra que existe una alta intensidad competitiva los proveedores de servicios de transporte, intermediarios y agentes de carga pugnan por una porción de mercado.
- La legislación relacionada con el transporte marítimo es antigua, varios reglamentos no han sido modificados desde 1970 y 1980.
- En el Ecuador hay siete puertos principales, de los cuales cuatro realizan actividades de comercio son: Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas, la capacidad utilizada promedio de estos puertos es del 65% en muelles y el promedio de horas de permanencia para labores de estiba es de 27 horas; el puerto de menor nivel de ocupación debido a su dimensión es Guayaquil con el 54%.
- La deficiente promoción de las exportaciones es evidente en las operaciones de transporte marítimo, el total de toneladas recibidas por concepto de importaciones es sustancialmente mayor al de exportaciones, el promedio general en todos los puertos del país es del 69,4% de operaciones producto del ingreso de mercancías.
- Las proyección de las actividades de comercio internacional vía transporte marítimo es creciente, la infraestructura está en capacitada de soportar dicho incremento en el caso del Puerto de Guayaquil en un mediano plazo, para el

caso de Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar en el corto plazo deberá revisarse su capacidad pues en muelles pues la ocupación bordea el 80%.

- En términos generales la demanda se muestra satisfecha por el servicio que reciben de quienes conforman el sistema de transporte marítimo, en promedio los importadores y exportadores realizan al menos dos envíos de carga marítima por año, la tasa de crecimiento evidencia que para los próximos cinco años la capacidad de los puertos tendrá que ampliarse.
- Los conflictos fundamentales que afectan al transporte marítimo en el país son: la carencia de un adecuado seguimiento a los planes de desarrollo de las exportaciones, la concentración excesiva en el petróleo como medio de ingreso nacional, la política de comercio proteccionista que reduce la importación en todo sentido y la falta de acuerdos comerciales adecuados para el fomento de las exportaciones.
- Las propuestas nacionales de creación de una plataforma logística que tome como punto de destino para exportación los puertos nacionales permite una dinamización de las rutas de los productos, aunque su aplicación es en el largo plazo se muestra como una solución adecuada para mejorar la operación de los puertos marítimos.

RECOMENDACIONES

- Se deberán implementar los proyectos descritos revisando la pertinencia de su aplicación y el ámbito, puesto que el desarrollo integral de un sistema de transporte marítimo deberá especializarse y dividirse por regiones y tipos de producto.
- Es pertinente revisar las propuestas gubernamentales de desarrollo de plataformas logísticas nacionales con una óptica de desarrollo de las exportaciones no tradicionales y tomando en cuenta toda la infraestructura portuaria nacional
- Es fundamental que las leyes pendientes se aprueben y actualicen de forma que exista un marco legal y que contribuya al desarrollo del comercio exterior nacional.
- Es prioritario el monitoreo de las empresas intermediarias en el envío y recepción marítima de la mercadería, se deberá regular el sector y categorizar a las compañías de acuerdo al mercado que atienden
- La revisión exhaustiva de las políticas y programas de fomento de la balanza no tradicional que es inferior por mucho a la petrolera, esto en función del Plan Nacional del Buen Vivir y las modificaciones a la matriz productiva.
- Insistir en la creación de clúster de productores y fabricantes ecuatorianos, con el objetivo de incentivar la producción en volumen y lograr un desarrollo óptimo de las exportaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, F. (2005). *Incoterms, términos de compra y venta internacional*. México: ISEF.
- Aduana del Ecuador. (Enero de 2012). Recuperado el 15 de 01 de 2012, de <http://www.aduana.gov.ec/contenido/listado.asp?xwho2=ALMAC%C9N+ESPECIAL&submit=Consultar>
- Affari. (15 de 5 de 2012). *www.affari.com*. Recuperado el 14 de 6 de 2012, de www.affari.com: <http://www.affari.com.ar/contttt.htm>
- Antún, J. P. (2004). *Logística Internacional*. México DF: Instituto de Ingeniería de UNAM.
- Araujo Ibarra y Asociados. (2009). *Araujo Ibarra y Asociados*. Recuperado el 15 de 12 de 2012, de <http://portal.araujoibarra.com/search?SearchableText=consolidadores>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2010). *Indices operativos*. Esmeraldas.
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2010). *Puerto de esmeraldas*. Recuperado el 19 de 12 de 2011, de http://www.puertoesmeraldas.gov.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=31&Itemid=55
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2010). *Estadísticas a Diciembre*. Guayaquil: APG.
- Autoridad Portuaria de Manta. (2011). *Proceso de delegación Bajo la modalidad de concesión del Puerto de Manta*. Manta: Autoridad Portuaria de Manta.
- Baca Urbina, G. (2006). *Evaluación de proyectos*. México: McGraw Hill.
- BANCOEX. (2011). *Ficha Ecuador*. Carácas: Banco de Comercio Exterior de la República Bolivariana de Venezuela.
- BCE. (2010). *Balanza Comercial Diciembre 2010*. Quito.
- BCE. (2011). *Evolución de la Balanza Comercial, Enero - Octubre 2011*. Quito: BCE.
- CAMAE. (2010). *Camara Marítima del Ecuador*. Recuperado el 20 de 12 de 2011, de <http://www.camae.org/paginas/puertosindex.htm>

- Código de la Policía Marítima. (1960). *Código de la Policía Marítima*. Guayaquil: DIGEM.
- Comercio exterior. (2011). *Comercio Exterior*. Recuperado el 13 de 12 de 2011, de www.comercioexterior.com.ec:
http://www.comercioexterior.com.ec/Incoterms/inco_cif.htm
- COMEX. (2010). *Estadísticas de Importadores y Exportadores*. Quito: COMEX.
- COMEX. (2012). *Resolución Nro. 63*. Quito: COMEX.
- Diario Hoy. (31 de 07 de 2012). Falta política comercial de fomento a exportaciones. *Diario HOy*, pág. Versión Digital.
- DIRNEA. (21 de 12 de 2010). <http://www.dirnea.org>. Recuperado el 12 de 07 de 2012, de http://www.dirnea.org/archivos/planificacion_estragica/objetivos_estragicos.pdf
- El Diario. (21 de 12 de 2010). Enfoque a los puertos públicos ecuatorianos. *Enfoque a los puertos públicos ecuatorianos*.
- INEC. (2010). *Rueda CENEC*. Quito: INEC.
- Ley de facilitación de exportaciones y Transporte Acuático. (1992). *Ley de facilitación de exportaciones y Transporte Acuático*. Quito.
- Marina Mercante. (2011). *Marina Mercante de la Armada del Ecuador*. Recuperado el 30 de 01 de 2012, de http://www.digeim.armada.mil.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=144&Itemid=84
- MCPEC. (2012). Plan de Plataformas Logísticas del Ecuador. *INFORMAR*, 14-21.
- MIPRO. (2010). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Publicado en el registro oficial del 29 de diciembre de 2010, Nro. 351.
- Muñiz, R. (2008). *Marketing Siglo XXI*. México: Centro de Estudios Financieros.
- Ottofreight. (2011). *Ottofreight*. Recuperado el 15 de 12 de 2011, de http://www.ottofreight.com.mx/condiciones_generales.htm
- Palmes, R. (2011). *www.incoterms-2010.com*. Recuperado el 12 de 12 de 2011, de www.incoterms-2010.com/: www.incoterms-2010.com

- Proyecto de la Ley General de Puertos. (2011). *Ley General de Puertos*. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Ríos, J. (2012). La crisis de EEUU y Europa y sus posibles efectos en el comercio exterior del Ecuador. *INFORMAR*, 21 - 24.
- Rodriguez, R. (2006). *Perspectiva de la administración internacional*. México: Thomson.
- SENAE. (2011). *INCOTERMS - 2010*. Quito: SENAE.
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2010). *Estadísticas Portuarias*. Guayaquil.
- TRADEMAP. (2011). *Trademap*. Recuperado el 21 de 12 de 2011, de http://www.trademap.org/Service_SelCountry_TS.aspx

ANEXOS

ANEXO 1: Cuestionario

ENCUESTA

Objetivo: Conocer la tendencia de la demanda de servicios de transporte marítimo en las empresas importadoras y exportadoras dedicadas al comercio exterior en la ciudad de Quito.

1. ¿Qué tipo de actividades de comercio exterior realiza su empresa?

Importaciones ___

Exportaciones ___

Ambas ___

2. ¿Qué tipo de carga transporta?

Carga Peligrosa ___

Carga Perecibles ___

Carga General ___

Otro ___

3. ¿Qué tipo de transporte internacional contrata para las actividades de comercio que realiza la empresa?

Transporte terrestre ___ (fin de la encuesta)

Transporte marítimo ___

Transporte aéreo ___ (fin de la encuesta)

4. ¿Cómo calificaría el servicio recibido por su agente de transporte internacional?

- Muy satisfactorio _____
- Satisfactorio _____
- Neutro _____
- Poco Satisfactorio _____
- Nada Satisfactorio _____

5. En escala de 1 a 5, siendo 1 nada importante y 5 muy importante, califique los siguientes factores respecto de su actual proveedor de servicios de transporte internacional

Variable	Nada a Importante	Poco o Importante	N eutro	Imp ortante	Mu y Importante
Precio					
Seguimiento y atención					
Asistencia y asesoramiento					
Infraestructura					
Capacidad de respuesta					
Seguridad					

6. ¿Con cuanta frecuencia utiliza los servicios de transporte marítimo para sus bienes en el año?

1 vez _____

- 2 veces _____
3 o más veces _____

7. ¿Por qué puerto en enviada la carga al mercado de destino?

- Guayaquil _____
Manta _____
Esmeraldas _____
Puerto Bolívar _____

8. ¿Cuál de los siguientes aspectos considera que es una amenaza directa a la actividad de comercio exterior que realiza su empresa? (Seleccione máximo 1)

- Aranceles _____
Cuotas de importación _____
Variación de precios en mercados internacionales _____
Reducción de apoyo gubernamental _____
Falta de líneas de crédito _____
Política gubernamental _____
Índices económicos _____

9. ¿Cuál considera que es la mejor oportunidad que le ofrece el mercado ecuatoriano para las actividades de comercio exterior que realiza su empresa? (Seleccione máximo 1)

- Demanda _____
Cuotas de importación _____
Dolarización _____
Legislación _____
Capacitación _____
Apoyo de entidades rectoras _____
Convenios Bilaterales y Multilaterales _____

10. ¿Considera que la infraestructura portuaria nacional tiene la capacidad de satisfacer la demanda de los importadores y exportadores ecuatorianos?

Si_____

No_____

Datos informativos de la empresa

a) Sector o actividad a la que pertenece

Servicios _____

Comercio _____

Industria _____

Agricultura _____

b) Número de empleados

Menos de 9 _____

De 10 a 20 empleados _____

De 21 a 50 empleados _____

Más de 50 empleados _____

c) Mercados internacionales con los que tiene relación

América del Norte _____

América Latina _____

Europa _____

Asia _____

África _____

Oceanía _____

d) Cargo: _____

ANEXO 1: LISTADO DE INTERMEDIARIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

AGENTES AFIANZADOS			
CÓDIGO	NOMBRE	CÓDIGO	NOMBRE
19	ACOSTA MENDOZA ROBERTO MANUEL	2666	MACÍAS VEGA YAMEL XIOMARA
7027	AGUILAR MOLINA IGNACIA BERENICE	8020	MAINGON MARTINEZ VICTOR MANUEL
37	AGUILAR SUÁREZ KLEBER WALTER	2684	MALDONADO ZAMBRANO JORGE EDUARDO
46	AGUILERA MEJIA GREGORIO ABSALON	8219	MALO GONZALEZ LUIS SANTIAGO
55	AGUINAGA DÁVILA JOSÉ MARÍA	2700	MANCERO MORA MARIO CARLOS
73	AGUIRRE GUERRERO CARLOS WLADIMIRO	2693	MANCERO MORA MARLON LUIS
109	ALAVA VILLAMAR MANUEL JACINTO	2705	MARCILLO MARCILLO LIDER NATAEL
118	ALBARRACÍN BOSCH RAMÓN GONZALO	2701	MARCOS MITE JUAN FRANCISCO
136	ALDÁZ CHÉRREZ MARGOTH	2747	MARQUEZ CORDOVA JORGE ERNESTO
7200	ALMEIDA RODRIGUEZ ALEJANDRA VIRGINIA	2756	MARQUEZ DE LA PLATA ENRIQUEZ JACQUELINE PATRICIA
3144	ALVIA ORDÓÑEZ WALDIR HERIBERTO	2774	MARTÍNEZ VITERI MAGDALENA CLARA
190	ANCHUNDIA ROBAYO VICTOR XAVIER	2783	MATA PIÑA PEDRO RICARDO
208	ANCHUNDIA SOTOMAYOR JOSE LUIS	6261	MATHEUS PROAÑO LUIS GONZALO
217	ANCHUNDIA SOTOMAYOR LUIS ALBERTO	2792	MATUTE SILVIA GUILLERMINA
226	ANCHUNDIA TAMAYO HUGO ADALBERTO	2828	MEJÍA PIEDRA LUIS GUSTAVO
235	ANDOSILLA ANDRADE MARY CECILIA	2855	MENDIETA NAVARRETE WASHINGTON BENJAMIN
8372	ANDRADE LUGMANIA RICARDO PATRICIO	2873	MENDOZA LOOR VÍCTOR ELÍAS
307	ANTEPARA ELIAS JOSE FERNANDO	2882	MENOSCAL DELGADO JOSÉ ALFREDO
316	ANTEPARA LEÓN RAFAEL ENRIQUE	2909	MERO CHANCAY JUAN FRANCISCO
325	ANTEPARA ORELLANA ALFONSO LUCIANO	812	MIRANDA CHIQUITO EFREN
361	ARAUJO BAZURTO JOSE HORACIO	6216	MOLINA IDROVO MANUEL OCTAVIO
370	ARAUJO RAMIRO GUSTAVO	2972	MONTALVO SALINAS LUIS FREDDY
389	ARBOLEDA SANCHEZ ROBERTO ENRIQUE	5087	MONTENEGRO ESPARZA FRANCISCO JAVIER
398	ARCE ZEVALLOS JUAN CARLOS	6022	MONTERO JARRIN FAUSTO HUGO
415	ARGOTI ENRIQUEZ GUILLERMO MARCELO	3007	MONTEROS VITERI CRUZ RAMIRO
424	ARIAS BARAHONA JOSE FELIX	803	MORALES LÒPEZ FERNANDO
7193	ARIZAGA ROBALINO JORGE RAFAEL	3052	MOREIRA NARANJO JAIME MAURO
460	ARRIETA CÁCERES JOSÉ GILBERTO	3070	MOREIRA SALAZAR JULIO CESAR
479	ARTEAGA HERNANDEZ LUIS ERNESTO	3098	MOREIRA VALENZUELA PEDRO XAVIER
488	ARTEAGA IBARRA TOMAS MANUEL	3106	MORETA MANCERO ALEJANDRO FABIAN
497	ARTEAGA NOWAK LUIS ERNESTO	3124	MORLA VASQUEZ CARLOS ALFREDO
505	ARTEAGA VALLEJO RAÚL MARCELO	3151	MOSQUERA AULESTIA MANUEL ALEJANDRO
514	AVALOS VILLAFUERTE CARLOS ENRIQUE	3160	MOSQUERA CRUZ MARIO FRANKLIN
541	AVILES LOPEZ PEDRO ANTONIO	3179	MUNOZ ARAUJO FERNANDO MIGUEL
1254	AVILES TORRES JORGE LUIS	3188	MUNOZ ARTEAGA JOSE JAVIER
569	AVILES VILLON JORGE NEPTALI	3205	MUNOZ MORLA CECILIA GERMANIA
550	AVILÉS VILLÓN CARLOS MANUEL	3214	MURIEL CEVALLOS RENE HERNAN
578	AYALA MÁRTINEZ RUPERTO	2846	MÉNDEZ PEÑA WILSON ABDÓN
596	BAJAÑA LOPEZ CARLOS EFREN	8888	NACIONALIZACION DE MERCANCIAS MENORES A \$ 2000, SI
604	BALLADARES JARAMILLO RAMÓN	3232	NARANJO REYES SAMUEL RICHARD
613	BALLADARES MEDINA MANUEL ENRIQUE	3250	NARVÁEZ GARCÉS JOSÉ VICENTE
622	BALLADARES VELOZ ALEX ENRIQUE	3278	NAVARRO ALONZO CARLOS IVAN
5313	BALSECA SONIA ESPERANZA	6284	NAVARRO RAMON ALBERTO DANILO
840	BARRIGA MEDINA JAIME RUPERTO	3287	NAVIA CEDEÑO AGUSTIN ANTONIO

7157	BARZALLO COBOS RAUL OCTAVIO	3322	NUÑEZ RODRIGUEZ FERNANDO VICENTE
668	BASTE JOHNSON LUIS XAVIER	3331	OBANDO NARANJO JOSÉ RICARDO
677	BATALLAS BORJA EDITH ESPERANZA	3377	OLVERA MUÑOZ ANGEL ARTURO
686	BEJAR PERASSO JAVIER ENRIQUE	3403	ORTIZ VACA MONICA MAGDALENA
695	BENALCAZAR OÑEJA JOSE MIGUEL	3449	PANCHI MOYA MARIO ENRIQUE
703	BENAVIDES BENAVIDES GALO EDMUNDO	3476	PAREDES VINUEZA SEGUNDO BENJAMIN
721	BENAVIDES LÓPEZ EDWIN GUILLERMO	1245	PARRAGA CORDOVA PAUL FELIPE
712	BENAVIDES LÓPEZ MANUEL IVÁN	3485	PASTENES BANDA CARLOS HUMBERTO
730	BENITEZ CONTRERAS PABLO MARIANO	3494	PATIÑO AROCA ARMANDO ALFONSO
198	BERMEO MACÍAS MARÍA HAYDEE	3511	PAZMINO MONCADA JOFFRE ALBERTO
758	BERMEO PESANTES GABRIEL TEODORO	3566	PEREZ CHAVEZ MARCOS ESTEBAN
785	BRANDO ALVARADO GUSTAVO ELOY	3601	PEREZ VERA LARRY FRANCK
794	BRIONES BUSTAMANTE DANIEL FRANKLIN	3539	PEÑAFIEL GOMEZ EDGAR RICARDO
839	BUENO HEREDIA MARIA TERESA	3660	POLANCO LANAS CARLOS ALBERTO
848	BUESTÁN CALDERÓN ROBERTO EDUARDO	3665	PONCE NOLIVOS MARIO FABIÁN
857	BURBANO BENITEZ VINICIO RENE	6400	PRECIADO PINEDA GILBERTO COLON
860	BURBANO YEPEZ PAOLA LORENA	3692	PRIETO VEGA LAURA MACLOVIA
866	BURGOS RENDON ANTONIO NARCISO	9416	PROANO ADRIAN LUIS FERNANDO
884	BUSTILLOS VIERA OLGA INES	3700	PUEBLA NARVAEZ MARCELO IVAN
893	CAAMANO ANAZCO VICENTE REINALDO	6130	PUENTE MORENO CARLOS GONZALO
7166	CABANILLA ALVARADO BELEN BETHSABE	3710	QUELAL GRANDA IVAN ELIAS
910	CABRERA AVILA ALEXANDER ALFREDO	3719	QUEVEDO CORDERO ESTEBAN AMADOR
947	CAICEDO YÉPEZ WILSON MANUEL	3728	QUIIJE PALMA ISIDORO AUGUSTO
956	CAJAS CUJILAN EDUARDO AKEL	3737	QUIMBA VERDESOTO FAUSTO ANTONIO
965	CALAHORRANO REVELO DE MOLINA MARIA DE LOURDES	3746	QUIMI CUCALÓN HECTOR RICARDO
974	CALAHORRANO REVELO XIMENA DEL ROCIO	3773	RAMIREZ TOMALA NELLY AMALIA
992	CALDERÓN VITERI CARLOS ROBERTO	3782	RECALDE COTO CARLOS FRANCISCO
1018	CALVOPIÑA COELLO KARYNA MICHEL	6202	REINOSO CARRION EDDY ALFONSO
1045	CAMPOS MARCELO	3827	REYES LOZA CECILIA DEL ROCÍO
1054	CAMPOVERDE ARMIJOS TULIO RODRIGO	4961	REYES OBANDO LUIS WISTON
1260	CAMPOVERDE SANDOVAL FAVIOLA PATRICIA	5302	REYES OBANDO MARCOS ALBERTO
1063	CAMPUZANO MERINO GUILLERMO MYR	3840	RIERA SUAREZ CHRISTIAN GABRIEL
1072	CAMPUZANO PEREZ PEDRO WILSON	3863	RIVERA BAJAÑA JORGE RIGOBERTO
1085	CAMPUZANO ZALDUMBIDE PAMELA ALEXANDRA	2171	RIVERA DILIGENCIAS ADUANERAS S.A. RIVEDASA
1081	CANO ENRIQUEZ NELSON RAUL	6	RIVIMP S.A.
1090	CANTOS GERMAN POLIVIO	3872	ROBINSON BARBERAN JIMMY EDUARDO
1108	CARDENAS MENA ENRIQUE DE JESUS	3881	ROBLES CASTRO MANUEL FLORENCIO
5500	CASIERRA MACÍAS SONIA JANETH	3890	ROBLES FRANCO FRANCISCO ALBERTO
1180	CASTILLO VALVERVE JAMELL DOLORES	7	ROCALVI S.A.
7184	CASTRO CORDERO FERNANDO ALFONSO	7021	RODRIGUEZ NUÑEZ MIGUEL GEOVANNY
10	CESAR CHAVEZ BARRIGA & ASOCIADOS CIA. LTDA.	3944	RODRIGUEZ PEREA DANIEL VICENTE
6500	CEVALLOS ALARCON PABLO GERMANIO	4711	ROMERO AVELLAN TOMAS ERNESTO
1216	CEVALLOS PROAÑO JORGE MARCELO	3980	ROMERO CÁRDENAS CARMEN YOLANDA
1243	CEVALLOS ZAMBRANO FRANCISCO ANTONIO	3999	ROMERO PÉREZ LUIS ALBERTO
8453	CHANG VALENZUELA CARLOS EDUARDO	3962	ROMÁN ARMIJOS VÍCTOR ANTONIO
1289	CHIRIBOGA MERINO ERNESTO	4006	RONQUILLO SANCHEZ CARLOS FRANCISCO
1333	COKA BARRIGA VICENTE RAUL	4015	ROSETO JARAMILLO PABLO ARTURO
5356	COKA RICAURTE DIANA ESTEFANIA	4024	ROSETO PÉREZ JORGE BOLÍVAR
1098	COKA URQUIZA ANDRES ARTURO	4033	ROSETO SANCHEZ MARCOS FRANCISCO
1351	COLLANTES VELA MARIA ERMELINDA	4042	RUIZ ANDRADE TARQUINO FEDERICO
1360	COLMENARES CASTRO NICOLAS VINICIO	4051	RUIZ VILLALVA WASHINGTON FILIBERTO
6113	COLOMA DUQUE BORIS EDUARDO	4088	SALGUERO ORTEGA ANTONIO JOSE

4061	COMERCIAL ADUANERA INTERNACIONAL RAUL COKA BARRIGA	4097	SALGUERO ORTEGA EDUARDO DANILO
5104	CONCHA GARCÍA JULIO CESAR	8912	SAMANIEGO IRIARTE DIEGO ENRIQUE
9191	CONFORME RODRIGUEZ LUIS FAUSTO	4187	SAVINOVICH JORDÁN JULIO BERNARDO
3639	CONSORCIO VILLACRESES	4196	SEMINARIO ASTUDILLO JAIME ANTONIO
1388	CORDERO NELSON IVAN	4213	SERRANO MOSQUERA NANCY DEL ROSARIO
6248	CORDOVA MAYA ERMEL ESTUARDO	4222	SERRANO RODRIGUEZ MIGUEL ANGEL
8417	CORDOVA MONTAÑO FREDY TOBIAS	5	SERVICIOS ADUANEROS PROFESIONALES CIA. LTDA. ADUAN
9	CORNEJO & IGLESIAS ASOCIADOS S.A.	20	SERVICIOS COMERCIO EXTERIOR LANATA. SERCOMEXLAN S.
9100	CORONEL TOLEDO MARCO XAVIER	4231	SEVICHAY COELLO VICTOR EMILIO
1405	CORTAZAR ARCOS FELIX OSWALDO	4287	SOTOMAYOR PERALTA MARIA CRISTINA
1414	CRESPO GALLARDO ENRIQUE GUSTAVO	4295	SUAREZ AVILES SANTOS HERBERTH HOOVERTH
1423	CROW HERNÁNDEZ JONNY EDGAR	4312	SUAREZ GALARZA RICARDO DIEGO
1432	CUEVA MARIDUEÑA VICENTE MANUEL	4330	SUAREZ MORAN MARIO ALBERTO
1450	DAVILA TAYSING MANUEL ALBERTO	4367	SUAREZ SURATI,OSWALDO JAVIER
1469	DE LA TORRE NAVARRETE JORGE ENRIQUE	2306	SUDARIO JIMENEZ JIMMY ALBERTO
1478	DE LA VEGA JÁCOME MANUEL ARMANDO	4358	SUÁREZ SURATI MARCELO PATRICIO
6666	DECLARACION ADUANERA DE ALMACENES ESPECIALES	4385	TACO ZALDUMBIDE HERNAN FEDERICO
1487	DEFranc PAZMIÑO DAVID GUILLERMO	4394	TAMAYO SÁNCHEZ LUIS HERMELO
1504	DELGADO CARDENAS VICTOR HUGO	4420	TAPIA CHACON MARIA DEL PILAR
1513	DELGADO DELGADO VÍCTOR HUGO	1217	TERAN GUERRA JUAN CARLOS
6600	DELGADO RODRIGUEZ MARIA ANTONIETA	2441	TORRES & TORRES AGENTES DE ADUANAS TTADAD C.A.
1522	DELGADO VARGAS LUIS EUGENIO	4475	TORRES COLLANTES FAUSTO ANTONIO
1540	DÍAZ JURADO CESAR AUGUSTO	4493	TORRES HINOJOSA CARLOS EDUARDO
1531	DÍAZ ANA MARÍA	8462	TORRES TORRES SEGUNDO ARISTOBAL
1595	ELIZALDE RAMOS BERTA AGRIPINA	1307	TREJO MIGUEL ANGEL
5401	EMPRESA COMERCIAL ADUANERA CEPED S.A.	4501	TRIVIÑO ZAMBRANO SIXTO ANTONIO
1603	ENDARA CALDERÓN JUAN FERNANDO	8381	UQUILLAS CAJAS NANCY ELIZABETH
9821	ENRIQUEZ CASTILLO LUIS HUMBERTO	5122	USHIÑA CANTOS JOSE SALVADOR
1649	ESPIN GARCIA FAUSTO IVAN	4529	VALDIVIEZO CAAMAÑO XAVIER ARMANDO
1676	ESPINOZA CONTRERAS LUIS GUSTAVO	4571	VALERO & VALERO SERVICIOS LOGISTICOS S.A.
1748	FERNANDEZ CUESTA JORGE ENRIQUE	4574	VALERO OCHOA FERNANDO EFRAIN
1766	FIALLOS HERRERA CARLOS RAÚL	4583	VALERO OCHOA GAUDENCIO ANTONIO
1775	FIERRO RUIZ ALBERTO PATRICIO	4592	VALERO OCHOA PERFECTO APARICIO
8	FMA FRANCISCO MOSQUERA AULESTIA CIA. LTDA.	4628	VARELA GALINDO INES MARIANA
8110	FRANCO BRAVO ALEX DARIO	4637	VARGAS RODRIGO JULIO DAVID
1847	FRANCO BRAVO JOSE LUIS	4655	VASCONEZ CABEZAS JAIME ROBERTO
1865	FRANCO JOSE AGAPITO	4664	VASCONEZ CABEZAS LUIS GONZALO
5384	FREIRE ORTIZ PEDRO PABLO	4673	VASCONEZ DUENAS FRANCISCO JOSE
1890	FROC S.A.	4682	VASCONEZ SURATY TELMO ANIBAL
1883	GAINZA FAUSTO ENRIQUE	4691	VASCONEZ VASCONEZ BLANCA MARIANA
1892	GALARZA CARVACHE MARCOS GILBERTO	4718	VEGA CORNEJO DANNY PATRICIO
1900	GALLARDO SÁNCHEZ MARTHA PATRICIA	4727	VEGA EGAS APARICIO VICENTE
9904	GALVEZ VALDERRAMA PATRICIO	4790	VELIZ ARIAS RIGOBERTO WASHINGTON
1919	GANGOTENA MONCAYO PATRICIO EFRAÍN	4808	VENEGAS HERNANDEZ WALTER VICENTE
1928	GARCIA MOSQUERA OSCAR COLON	4810	VERA SERRANO JORGE LUIS
1208	GARCIA SERRANO MARIA GABRIELA	4826	VIDAL ESPINOZA PEDRO
1937	GARCIA VERA JAVIER ARTURO	4844	VIEJO LEÓN BELLA ROSA
8002	GAVIRIA MENEDEZ JUAN JOSE	7270	VILLA SALAZAR MIRIAN YOLANDA
6293	GILER IDROVO ABEL PATRICIO	4853	VILLACÍS BETANCOURT NÉSTOR WILFRIDO

1980	GONZALEZ ESCOBAR NORA CATALINA	6121	VILLACÍS BETANCOURT ORLANDO FEDERICO
8246	GONZÁLEZ CABRERA NARDO DOSITEO	4899	VILLAFUERTE CHÁVEZ RITA ELIZABETH
2017	GOYES BURBANO WILSON LIBARDO	4907	VILLAGOMEZ LEON JULIO GUILLERMO
2035	GRANJA LUZURIAGA GRETTE YOLANDA	8273	VINTIMILLA CASTRO MAURO PATRICIO
2053	GRANJA VILLANUEVA FREDDY ISRAEL	4943	VISCARRA ESPINOZA FERNANDO RAMIRO
5159	GRAZZO CALDERON HUGO ALBERTO	4934	VIZCAINO ANDRADE ELIZABETH LUCÍA
2116	GUTIERREZ MUÑOZ MILTON CECILIO	4952	VIZUETA GARCIA NESTOR FRANKLIN
2125	GUTIERREZ NARVAEZ ALBERTO MANABI	5355	WCA WLADIMIR COKA ASOCIADOS S.A.
2161	HERDOIZA MOLINA MARCO ADOLFO IGNACIO	4998	YEPEZ NARVAEZ MIGUEL RODRIGO
2170	HEREDIA LOPEZ MARIO FERNANDO	5005	ZAMBRANO ALCÍVAR CLINIO ERÁCLIDES
2189	HERRERA GUERRERO NELSON HUMBERTO	2431	JOUVE ILLESCAS EDWIN EDWARD
2215	HIDALGO TOLEDO JAIME FABIÁN	2468	LANATA CHAPIRO JAIME ENRIQUE
2224	HIGUERA SUÁREZ EDUARDO SALOMÓN	2495	LASSO SALAZAR JOSE XAVIER
2242	IBARRA RIVERA BERTHA MARIA	8345	LEDESMA MANCERO NELSON FERNANDO
2255	IDROVO PACHECO MARIO FELIX	2503	LEÓN CASTRO ANGEL EDUARDO
7240	IGLESIAS MEDINA MARIA ELENA	9903	LOGISTICA INTEGRAL DE COMERCIO EXTERIOR LIDESER CI
2288	ILLINGWORTH GARCÍA CRISTÓBAL LUIS	2558	LOPEZ MENA KATYA XIMENA
7175	IZQUIERDO VELASQUEZ EDISON IVÁN	2567	LOPEZ MURRIAGUI OSWALDO EFRAIN
2332	JACOME MOSQUERA DORIS LUCCIOLA	2576	LOPEZ NAVARRETE RICARDO MANUEL
2369	JARA BROWN JORGE ANGEL	5366	LOPEZ QUEVEDO SARA AZUCENA
2378	JARRIN PLUAS CARLOS MANUEL	5113	LOPEZ SERRANO JESUS EDMUNDO
2404	JIMENEZ MURILLO VICENTE EVARISTO	2639	LUCIO QUEVEDO FREDDY JOHNNY
2413	JIMENEZ PAZMIÑO ROBERTO MARCELO	8309	LUNA ALVAREZ WALTER FERNANDO
2387	JIMÉNEZ CISNEROS JORGE MANUEL	2648	LUQUE VELEZ GLADDYS ISABEL
2422	JIMÉNEZ PÉREZ JOSÉ ROBERTO	2657	MACAS VALLE VICTOR
7250	MACIAS MERO ROCIO ANNABEL	5073	MACHUCA REYES SEGUNDO OVIDIO
1316	MACOBSA S.A.		

LÍNEAS NAVIERAS

CODIGO	NOMBRE	CODIGO	NOMBRE
1120	ZIM LINES	7922	LLOYD BRASILEIRO
9245	ACOTRAMAR S.A.	7940	LLOYD LIBRA NEVEGACAO
3330	AFRICA MARITIME LTD.	3530	LOGISTICA INTERNACIONAL S.A. - LOGISTA
5510	AGANCIA NAVIERA SOCIEPORT CIA. LTDA.	3988	LOMAR SHIPPING LTD.
4007	AGVAPINSA - SOUTH PACIFIC SHIPPING CO. LTD.	7968	LYKES LINES
4834	ALBACORA S.A.	9182	M&R/METALL UND ROHSTOFF AG
3438	ALEXANDRIA MARITIME INC.	7986	MAERSK LINES
8142	ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA.	4159	MAGNUM FAITH S.A. PANAMA
3400	ALLIED MARITIME INC.	8002	MARINE HOUSTON/TEXAS
9734	AMAZONSERVICE CIA LTDA	9263	MARSEC S.A.
3240	ANAX SHIPPING CO. LTD.	1173	MARUBA SCA
9001	ANDINA CHEMICAL TANKERS	1183	MED PACIFIC EXPRESS DE SUDAMERICA
8245	ANTON DÛRBECK GMBH	8390	MEDITERANEAN SHIPPING
1194	APL LIMITED	9272	MELFI MARINE CORPORATION
3429	ARMONIA SHIPPING & FINANCE CORP.	9281	MIACHART
1195	ATLAS SHIPPING LINE INC.	8020	MITSUMI O.S.K. LINES,LTD.
3537	AUSTRAL SHIPPING LTD.	8912	MONTGOMERY MARSHALL
7988	AUSTRALIA - NEW ZEALAND DIRECT LINE, A DIVISION OF	4078	MOUNT DYNASTY LLC
1125	BALTIC REEFER LINES	8070	MP LINE. (DE RENAR S.A.)
4222	BALTIC SHIPPING COMPANY	8048	MULTIMARES CIA. NAVIERA S.A
7003	BALTIC STEAMSHIP COMPANY	4065	N.I.R.S.A. S.A.
3357	BAY MARINE INC.	3384	NATIONAL NAVIGATION CO.
9249	BBC CHARTERING & LOGISTICS	8066	NAVEGACAO MANZUR S.A.
3420	BECKLEY (HK) LTD.	3310	NAVELAT S.A.
3411	BLOSTER SHIPPING CO. LTD.	8084	NAVES FRIGORIFICAS S.A
3591	BLUE SHAPPHIRE CORP. LTD.	8101	NAVIERA AMAZONICA
7021	BOLIVARIANA DE NAVEGACION S.A.	8129	NAVIERA CENTRAL C.A
9164	BOSS LINE LTD	1122	NAVIERA CHILENA DEL PACÍFICO S.A.
3546	BRIESE SCHIFFAHRTS GMBH & CO KG	8147	NAVIERA HUMBOLDT S.A
7049	BRITANNICUS MARITIME COMPANY	8165	NAVIERA MAR CHILE
3573	BRTISH CARRIER INC.	8183	NAVIERA NEPTUNO S.A
1128	BRYGGEN SHIPPING & TRADING	8200	NAVIERA PANAMEÑA S.A
3210	C & P SHIPPING S.A.	8228	NAVIERA PERIPLO S.A
3178	CABO HELLAS SHIPPING	8246	NAVIERA PERUANA DEL PACIFICO S.A
4177	CABO SOUNION OF LIMITED OF LIBERIA	8264	NAVIERA SANTA SOFIA S.A.
7067	CALMAR LINE INC. USA.	8282	NAVIERA STELLA MARIS S.A
3032	CANFORNAV	8309	NAVIERA UNIVERSAL S.A (UNILINE)
3195	CARDOSA MARITIME S.A.	8102	NAVIERA VICTORIA
1200	CARGILL	8156	NAVIPAC S.A.
9191	CARVIGO S.A.	3582	NAVSHIP MARITIME COMPANY LTD.
9236	CENTROMAR SHIPPING	8345	NEGOCIOS AMAZONICOS S.A
3169	CHALEUR BAY SHIPPING	9731	NETWORK SHIPPING LTDA.
7085	CHINA NATIONAL CHARTERS CHARTERING CORP.	8363	NICOSM CIA. NAVIERA

6000	CHINA SHIPPING CONTAINER LINES LTD (CSCL)	8381	NIPPON YUSEN KAISHA
3276	CHIOS SAILOR SHIPPING & TRADING S.A.	3519	NORMANDIE SHIPPING COMPANY LTD.
7102	CIA. CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA (CCNI)	1174	NYK LAURITZEN-COOL
7120	CIA. DE TRANSPORTE MULTIMODAL	7418	OCCIDENTAL GROUP
7148	CIA. REAL HOLANDESA DE VAPORES	3321	OCEAN PHOENIX NAVIGATION S.A.
7166	CIA. SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.	9119	OCEAN SERVICES PERU S.A.
9146	CIA. TRASANTLANTICA ESPAÑOLA CTE	8408	OCEANIC OPERATIONS CORP.
3260	CITIKOLD S. A.	1233	ODFJELL TANKERS INC
9056	CLAN S.A.	3220	OLDENDORFF CARRIERS USA.
9254	CLIPPER WONSILD TANKERS A/S DENMARK	9340	OPERA B3 S.A.
1118	CMA-CGM	3510	ORION SHIPFINANACE S.A.
7184	COLCARGO EMPRESA NAVIERA S.A.	8994	ORION TRANSPORT LTDA.
3160	COLIN JACOB SHIPPING	9552	OSG SHIP MANAGEMENT (UK) LTD.
9083	COLUMBUS LINE	4852	OVERSEAS TUNA COMPANY
7201	COMMINGS BROS SHIPPING CO.	4843	OVERSEAS TUNA PACIFIC S.A.
9029	COMPAGNIE GENERALE MARITIME	1119	PACIFPLUS S.A.
3250	COMPATRIOT LTD.	3115	PAN ISLAND SHIPPING LTD
9047	CONSORCIO NAVIERO PERUANO	8426	PANAMANIAN CARRIERS CORPORATION
7229	CONSORTION HISPANIA LINE	9290	PANCOAST TRADING S.A.
9317	CONTI LINES	9065	PARCEL TANKERS SERVICES
8244	CONTI LINES S.A.	4132	PARMAR KS
4062	CONTSHIP CONTAINER LINES	4168	PEARLMAR LTD OF MONROVIA
7247	COREMAR	9554	PERUVIAN PACIFIC LINE SAC
9732	CORPORACION OPC S.A. OPCORP	8450	PESCATUN DE COLOMBIA
7265	CROATIA LINE	9100	PETROMAR
7283	CROWLEY AMERICAN TRANSPORT, INC.	8444	PETROPOLIS OIL. S.A
7300	D.W. LEE ANCHOR SHIPPING	8462	POLISH OCEAN LINES
3120	DAIICHI CHUO SHIPPING AMERICA INC.	9227	POLLUX LTDA
5020	DAYEN DISTICARET LTD. STL	3555	PRECIOUS CLIFF S LTD.
9247	DEL MONTE FRESH	3474	PRECIOUS FLOWERS LTD.
3225	DELFI S.A.	3501	PRECIOUS RIVERS LTD.
7328	DELTA LINES (NEW YORK / SAN FRANCISCO)	3231	PRECIOUS VENTURES LTD.
3375	DEVI NAVIGATION LTD.	8480	PRIMORSH SHIPPING CO.
3222	DIGNITY MARITIME CORPORATION S.A.	3142	PROGRESS SHIPPING
9218	DOLE OCEAN CARGO EXPRESS	3213	R.A.G. MARITIME CO.S.A.
3124	DOLPHIN TANKER SRL	3268	REGINAMAR LIMITED
3280	DOWA LINE	3205	REYMAR LTD. OF LIBERIA
3402	DOXA SHIPPING LTD.	8507	RORO TRANSROL NEVEGACAO S.A
7346	E.M.Z. SVTZERS SALVAGE COMPANY LTD.	4213	ROSEMAR LTD. OF LIBERIA
4250	EASTWIND GROUP	3465	RUBY MARITIME LTD.
7364	ECUADORIAN STEAMSHIP & TRADING CO.	3277	RUBYMAR LIMITED
8174	ECUANAVE C.A.	3267	SALIVAN SHIPPING S.A.
9336	ECUARUS S.A. EXPORTADORA BANANERA	8525	SALTA SHIPPING CO. S.A
7373	ECUMASE	3265	SAN JUAN NAVIGATION
7382	EMPRESA CUBANA DE FLETES	3447	SARGAZOS TRANSPORT CORP.
7409	EMPRESA DE NAVEGACION MANBISA	8543	SCANCARRIERS
7427	EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS	9092	SEA LAND

	S.A		
9260	ENAP, EMPRESA NACIONAL DE PETROLEO - MARGLOBAL	9101	SEABOARD MARINE LTD.
9253	ENAP, EMPRESA NACIONAL DE PETROLEO - TRANSOCEANICA	3979	SEABOARD OVERSEAS TRADING
3187	ERGO GLORY S.A.	9110	SEACAPE SHIPPING
7445	ESCOCESA NAVIERA S.A	4210	SEACAPE SHIPPING & TRADING
3241	ESTEEM MARITIME PTE. LTD.	9166	SEASES S.A.
3025	EUKOR	7035	SEASIDE NAVIGATION
9551	EVERGREEN	9200	SEATRADE
3140	F.H. BERTLING	9416	SEATRADE GROUP
8925	FAIRFIELD CHEMICAL CARRIERS	8561	SERES SHIPPING CO.
9292	FAIRMONT SHIPPING (CANADA) LIMITED	8589	SERVICIO ECUADORIAN LINE
7463	FARTEASTERN SHIPPING CO.	8606	SERVICIOS MARITIMOS DEL ECUADOR S.A
3204	FEDNAV OPS MONTREAL	8624	SERVICIOS MARITIMOS INTERNACIONALES S.A
9155	FERROPOS HMBG	8642	SERVICIOS MARITIMOS MEJICANOS
3196	FIDELITY SHIPPING AS (NORWAY)	8985	SERVICIOS PACIFIC EXPRESS LINE
3492	FLAMINGO SHIPPING COMPANY	3339	SHIFFARTSGESELSHAFT MBH & CO.KG.
7481	FLETAMAR S.A	8050	SHINWA (USA) INC.
7508	FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA	3366	SHIPCARE FAITH S.A.
4033	FLOTA PETROLERA ECUATORIANA(FLOPEC)	3286	SIDOTI SHIPPING COMPANY LIMITED
7526	FRIOMAR	9553	SONAP (SOCIEDAD DE NAVEGACION PETROLERA)
7544	FROSIG Y JORGENSEN A/S	8651	SOTRAMAR LTDA.
7562	GALAPAGOS LINES S.A	8660	SOUTH AMERICAN SHIPPING (S A S S)
9326	GANNET SHIPPING	1114	SOUTH PACIFIC SHIPPING CO. LTD.
1112	GEARBULK	8688	SOVINFLOT
3348	GOLDEN HELM SHIPPING CO. S.A.	8705	SOVRYBFLOT
3151	GOLDMAR LTD OF MONROVIA	3186	SPINNER MARITIME CO. INC
3456	GRACE HAWK SHIPPING S.A.	3294	SPIRIT WAVE LTD.
7580	GREAT LAKES TRANSCARIBBEAN LINE	3259	SPORADES SHIPPING CORPORATION
3016	GREAT WHITE FLEET LTD.	3997	STAR REEFERS LTD.
9299	GRUPO COREMAR	4141	STATUS FAME
8995	GUAGZHOU OCEAN SHIPPING COMPANI	4195	STENA VENTURE (HONG KONG) SHIPPING.
7590	GUAYATUNA S.A.	8723	STOLT NIELSEN INC.
9074	HAMBURG SUD	3285	STX PAN OCEAN SHIPPING CO. LTD.
8530	HAMBURG SUD ASPA SERVICE	4186	SUN RIVER NAVE GATION INC H.K
7030	HANJIN SHIPPING CO.	8741	SWEDISH LINE
7607	HAPAG LLOYD	8769	TACARIGUA MARINA C.A
9038	HARRISON LINE LIVERPOOL	8787	THE BANK LINE LDTA.
4123	HELLENIC FAME S.A.	3528	THE CHASE MANHATTAN BANK
7625	HIDECA TRADING INC. CARACAS	8840	TMM LINES
1121	HORNET SHIPPING COMPANY LIMITED	9335	TRAFIGURA BEHEER B.V.
3314	HYUNDAI MERCHANT MARINE AMERICA, INC.(HMMA)	9010	TRANP. MARITIMOS CENTROAMERICANOS TRANSMARCO LINE
7643	IFATCO SHIPPING CO. LTD.	7950	TRANSFUEL C.A
3393	ILERI SHIPPING & TRADING CO.	8090	TRANSGAS SHIPPING LINE S.A.
4868	INEPACA	1191	TRANSMARES
7661	INTERCONTINENTAL MARITIMA S.A	8822	TRANSPORTACION MARITIMA ANAHUAC
9562	INTERNATIONAL HANDYBULK CARRIERS	8868	TRANSPORTES INTERANDINOS LTDA.

1229	INTEROCEAN LINES INC	9308	TRANSPORTES NAVIEROS DEL PACÍFICO
8030	INTEROCEANIC SHIPPING AGENCY S.A.	8886	TRANSPORTES NAVIEROS ECUATORIANOS (TRANNAVE)
7689	ISRAEL NAVIGATION COMPANY LTDA.	8903	TRANSWORLD BULK SERVICES
7724	ITALIA DI NAVIGAZIONE (SPA)	9337	TRASATLANTIC SHIPPING S.A.
7706	ITALIA LAURO LINES	9128	TRINITY SHIPPING LINE S.A.
8138	J. LAURITZEN BULKERS.	3295	TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.
3133	JADEMAR LTD OF LIBERIA	8460	TUNA ATLANTIC LTDA.
7742	JAPAN LINE	1138	ULTRABULK S.A.
1193	JO TANKERS	8921	ULTRAMAR LTD.
7760	JOHNSON LINE	1129	UNITED BULK CARRIERS
7788	JUGOLINJA	8949	VALDEZ LINE
3249	K/S DANSKIB 30 C/O INVESTERINGSGRUPPEN DENMARK A/S	5010	VEMEY GIDA SA. TIC. LTD. STI
4042	KALTENE NAVIGATION INC	8119	WALLENIUS WILHELMSEN LINE AMERICAS INC.(WWL)
7805	KAWASAKI KISEN KAISHA	9210	WEST COAST INDUSTRIAL EXPRESS
3312	KDB CAPITAL CORPORATION	8967	WEST COAST LINE
1186	KIEN HUNG SHIPPING CO. LTD.	9137	WINDWARD PASSAGE SHIPPING
3483	KIWI CAR CARRIERS LTD.	3564	LAWIN MARITIME CORP.
7823	LAMBERT BROTHERS SHIP. AG. LTD.	3258	LEIF HOEGH & CO.LTD.
3303	LAN CAT SHIPPING COMPANY LTD.	1192	LIBRA DE NAVEGACAO
9209	LASER COLUMBUS	7841	LIKES BROS STEAMSHIP CO. INC.
7832	LATVIAN SHIPPING CO.	7869	LINEA MEJICANA DEL PACIFICO
9173	LAURITZEN REEFER DE DINAMARCA	9999	LINEA NO DEFINIDA
7887	LINEA OCEANICA PERUANA	9998	LINEA NO REGULAR
7904	LINEAS NAVIERAS BOLIVIANAS		

AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

CODIGO	NOMBRE	CODIGO	NOMBRE
4007	AGENCIA DE VAPORES INTERNACIONALES S.A. AGVAPINSA	8552	NAVISERVICIOS
4025	AGENCIA RAYO REEFER CIA. LTDA.	8480	NAVISUR NAVIERA DEL SUR S. A.
9524	AMERICAN MARINE CORPORATION AMEMASA S.A.	9461	NEDTRANSECUADOR CIA.LTDA.
8363	ANCHOR SHIPPING S.A. (ESMERALDAS)	9119	NEPTUNO SHIPPING AGENCY NEPSA CIA.LTDA.
9182	ANDINAMAR	4220	NOE SHIPPING AGENCY CIA. LTDA.
8101	ANDINAVE S.A.	9115	NORDIC SHIPPING S.A. NORSHIP
8714	ANDITRADE	9281	OBC SHIPPING SERVICE S.A.
9117	APL DEL ECUADOR	4010	OCEANBAT S.A.
9542	ATLASMARINE S.A.	8561	PORMAR
8778	BADEMAR S.A.	8228	REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR R
1119	BBCECUADOR ANDINO C. LTDA.	8600	RUSSMAR S.A.
8010	BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.	8013	SEAGENT S.A.
9191	CARVIGO S.A.	9120	SEMARGEN - SERVICIOS MARITIMOS GENERALES S.A.
4260	CITIKOLD S.A.	9912	SERVICIOS MARITIMOS LOGISTICO
4609	CMA CGM ECUADOR S.A.	9416	SNORKEL S.A
9220	CONAVEGORI S.A.	5529	SOCIEDAD INTER.DE OPER.PORTUARIAS SOCIEPORT CIA.
9914	CORPORACION OPC S.A. OPCORP	8408	TECNISEA CIA. LTDA.
4860	CROSSSEA S.A.	9911	TERMINAVES S.A.
8156	CROWLEY AMERICAN TRANSPORT, INC, ECUADOR S.A.	9146	TOLEMAR
5010	DELCAMPO SHIPPING CIA. LTDA	9010	TORREMARVEL S.A.
9515	ECUANAUTICA S.A.	8336	TRADINTER S.A.
8912	GENERAL MARINE SERVICES GEMAR S.A.	8282	TRANSEC
9371	GREENANDES ECUADOR S.A.	8453	TRANSFRIGO S.A.
9200	H.K.B. S.A. CHARTERING	8507	TRANSMABO - TRANSPORTE MARITIMOS BOLIVARIANOS S.A.
8543	IAN TAYLOR	8291	TRANSOCEANICA CIA. LTDA.
8804	INSCHAPE SHIPPING SERVICES	6004	TRANSPORTE MARITIMO TERRESTRE (T.M.T.)
8200	INVESTAMAR S.A.	8589	ZANDERS AGENCIA NAVIERA (ESMERALDAS)
8020	J. M. PALAU	8012	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.ECUADOR C.A.
8110	MAERSK DEL ECUADOR	8138	NAVESMAR
8255	MARGLOBAL S.A. (AGENCIA MARITIMA GLOBAL)	9533	NAVESUR S.A.
8093	MARNIZAM S.A	8084	NAVIERA J.C.P. HNOS. CÍA. LTDA.
8192	MARSEC	8219	NAVIERA LATINOAMERICANA NAVELAT S.A
9164	MARZAM CIA. LTDA.	9001	NAVISANLUCAS - LNAVIERA SAN LUCAS CIA. LTDA.

CONSOLIDADORA DE CARGA			
CODIGO	NOMBRE	CODIGO	NOMBRE
1650	ABA EXPRESS ECUADOR S.A. ABEXPRESS	9922	KRYSTAL LOGITCS ECUADOR S.A.
8250	ACGROUP WORLDWIDE ECUADOR S.A.	9245	KUEHNE & NAGEL
1919	AIR & OCEAN CARGO SPEEDAIR S.A.	8949	LATIN INTERNACIONAL C. LTDA.
8994	AMERILINES ECUADOR C.A.	9353	LATINOAMERICA CARGA S.A.
9859	ANDESFREIGHT CORPORATION S.A.	9632	LAXPRESS S.A.
9090	APRILE ECUADOR S.A. A&E	1818	LEBSIEL S.A.
8060	ASIA SHIPPING ECUADOR S.A. - ASE	1928	LIDERCARGO S.A.
1814	BETANJETY LOGISTIC S.A.	9010	LOGISTIC NETWORK SERVICIOS DE CARGA S.A.
9904	BLUE CARGO ECUADOR S.A. BLUCARSA	1810	LOGISTICA INTERNACIONAL S.A. LOGISTSA
8002	BREMAX S.A.	1017	LOGISTICS SOLUTIONS S.A.
9858	CALVIMA CIA.LTDA.	9896	LOGISTICS UNLIMITED S.A. LOGUNSA
2055	CAMFLO LOGISTICS CIA. LTDA.	8087	MAGELLAN LOGISTICS ECUADOR S.A.
8070	CARGO LOGISTICS SOLUCIONS S.A.	9209	MARITIMA ECUATORIANA MARSEC
8950	CARGOLAN S.A.	1811	MARITIME SERVICES LINE DEL ECUADOR MSL S.A.
9902	CARGOLOGIC, CARGA LOGISTICA S.A.	9479	MODALTRADE S.A.
8010	CARGOMASTER DEL ECUADOR S.A.	9146	MUNDITRANSPORT CIA.LTDA
9065	CARGONET S.A.	9173	NAVECUADOR S.A.
9160	CCGECUADOR S.A.	1820	NO UTILIZADO SE CREO POR ERROR
9191	CHARTERMAR CIA. LTDA.	2040	OBC SHIPPING SERVICE S.A.
9040	CODEMERSA	9550	OCEANFREIGHT CARGO LINES S.A.
9080	COLUMTRAD CIA. LTDA.	4040	OPERADORES PRIVADOS DE ADUANA S.A.
6060	CONSOLIDACION MARITIMA Y AEREA NAVICARGOECU S.A.	9393	PACIFIC ANCHOR LINE S.A.
1817	CONSOLIDACIONES DE ADUANA S.A. CONSADUANA	8886	PACIFILINK
5020	CTK LOGITIC S.A	8844	PANALPINA
9218	DAMCO ECUADOR S.A/A.P.M. GLOBAL LOGISTICS ECUADOR	8859	PANATLANTIC LOGISTICS S.A.
8868	DANZAS AEI INTERCONTINENTAL S.A.	1812	PLUSCARGO ECUADOR CIA. LTDA.
5519	DHL	9560	PROFITCARGO CIA. LTDA.
9912	DOLMAR S.A.	9876	PROVEXCAR CIA. LTDA.
8019	DSV-GL-ECUADOR S.A.	1806	RETRASER CARGO EXPRESS S.A.
1807	ECONOTRANS ECUADOR S.A.	9182	ROLA INTERNACIONAL S.A. ROLASA
8822	ECU LINE DEL ECUADOR S.A	9200	RUTHCARGO S.A.
9236	ECUADOR CARGO SYSTEM S.A.	2045	SACO SHIPPING LINE S.A.
8011	EUROSERVICIOS	9317	SAMISA
8480	EXPRESS CARGO LINE DEL ECUADOR EXPRESSLINE S. A.	9060	SAXIMAN.LOGISTIC INC S.A.
1815	FERVACARGO S.A.	8976	SCHRYVER DEL ECUADOR
9281	GALAXI S.A	9326	SECARIN S.A
9227	GARCES & GARCES CARGO SERVICES S.A	8093	SEDEI CIA LTDA.
9461	GEOTRANSPORT S.A.	9119	SEIMA CARDENAS Y ASOCIADOS C L
9292	GRUPO CORTEZ GRUCOR C.A.	9290	SIETE MARES cia.
1809	GYPSET S.A.	8930	SSL CONSOLIDATION SERVICE S.A.
1916	H.A. CARGO S.A.	1015	STARCARGO CIA LTDA.
8080	HANZELY S.A.	8030	SUDAMERICAN TRANSPORT S.A. - SUDTRANS
2051	INCA LINES DEL ECUADOR INCALINES S.A.	9849	SURTAX
9263	INSA INTERNATIONAL SHIPPING & STORAGE	9308	SYAM CARGO CIA. LTDA.

8985	INTERCARGA	8903	TECNOCARGA EXPRESO
9001	INTERCILSA TRANSPORT. DESHABILITADO POR CBIO. RAZ	1930	TECNOLOGISTICA TLG S.A.
9913	INTERCILSA LOGISTICS CIA. LTDA.	9371	TOLEPU S.A.
9867	JUST IN TIME SERVICES ECUADOR	8101	TRADINTER S.A.
1016	KAYSERCORP LOGISTICS S.A.	8967	TRAIN ECUADOR S.A.
9100	UNILINES TRANSPORT SYSTEM CIA. LTDA.	4024	TRANSCONAN S.A.
1804	UNIVERSALCARGO S.A.	9900	TRANSOCEAN DEL ECUADOR S.A.
8050	V Y O CARGO S.A.	1805	TRANSPORTE INTERNACIONAL CONSOLIDADO Y MARITIMO CA
1655	VECO LOGISTICS ECUADOR S.A.	9722	TRANSPORTE Y CARGA MARITIMA TRANSCARMAR S.A.
9291	VELCARGO LOGISTIC INTERNATIONAL S.A.	8165	VIAL SHIPPING
		8090	WORLD HANDLING LOGISTICS SERVICE S.A

VERIFICADORAS

CODIGO	NOMBRE
T	BALTIC CONTROL LTD.
B	BIVAC
C	COTECNA
I	I.T.S.
S	S.G.S.

TRANSPORTE TERRESTRE

CODIGO	NOMBRE	CODIGO	NOMBRE
4830	SERVICIOS SELVA CENTRAL S.A	3256	MACH 5 TRANSPORTES SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
6229	TRANSPORTES LA ESMERALDA S.R.L	7203	MACROMAR S.A.
4107	A.D.L.E.R. CIA.LTDA.	4850	MANABITA DE TRANSPORTES
6743	A1 INVERSIONES INTERNACIONALES EIRL	3020	MARAMAR S.A.
6744	A1 LOGISTIC \$ CUSTOMS E.I.R.L	4080	MCT LIMITADA
4821	AAR CARGO INTERNACIONAL S.A.C.	3159	MICHEBUS ANDINA INTERNACIONAL
4789	ACUARIO S.R.L.	3223	MORALES E.I.R.L
1104	ADUANORCARGO S.A.	2024	MOTOTRANSPORTAR S.A.
4413	AKARGO S.A.	4035	N. T. A. NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA CIA. LTDA.
4786	ALI	1100	OPERADORA DE TRANSPORTE S.A. OPTRANSA
4115	ALI & CIA S.A.C	3040	ORG. DE TRANSPORTE EQUIPO Y MAQUINARIAS OTEM S.A.C
4785	ALIPIO MONTENEGRO DIAZ E.I.R.L.	4058	OVALCOHOL CIA LTDA.
4777	AMELVI S.R. LTDA.	3095	PLASTICOS RIVAL CIA. LTDA.
4666	ANDINA INTERNACIONAL DE TANQUES LTDA.	4034	PROVEEDOR & SERCARGA S.A.
4727	ATLAS CARGO	3257	PROVEEDORA DE EQUIPOS Y COMUNICACIONES VIZCAINO-PR
4423	AUTOMOTORES DEL NORTE	6329	RANSA COMERCIAL SOCIEDAD ANONIMA
4060	AUTOPANAMERICANO DE TRANSPORTES S.A.	4069	RAPIDO HUMADEA S.A.
4030	BEBIDAS GASEOSAS EL ORO - BEGORO S.A.	2023	REINOSO & ARCOS LOGISTICA Y TRANSPORTE INTL. S.A.
3034	BONANZA	3041	REPRES. EXP. COMISIONES TRANSP. PERU BOLIVIA S.R.L
3036	BURNEO & BURNEO TRANSPORTES Y SERVICIOS CIA. LTDA.	4682	ROMERO RUEDA Y ASOCIADOS R ^ R
1103	CARGOTRANSPORT S.A.C.	3097	SAN CRISTOBAL INTERNACIONAL E.I.R.LTDA.
4791	CARGUEROS TERESTRES E.I.R.L. CARTER	8805	SAN CRISTOBAL INTERNACIONAL EMPRESA INDIVUAL DE RE
2014	CENTINELA SIN RELEVO	4053	SAN DIEGO OPERADOR LOGISTICO S.A.C.
3106	CERQUERA Y PARRA LTDA.- CERPA LTDA.	6202	SANCHEZ POLO DEL ECUADOR
4772	CHANG HERMANOS	4040	SANTOS FRANKLIN CARRILLO CAMACHO
4601	CIAPRUTE S.A. COMPANIA DE TRANSPORTE PESADO RUTAS	3021	SATENA S.A.
4259	CITACARSA	5952	SERV. DE COM. INTER. Y TRANSP. COORDIFRONTERAS S.A
4637	CITRANS COOPERATIVA INTERNACIONAL DE TRANSPORTES LT	4765	SERVAMAIN S.A.
4098	CLI ALMACENAJE Y DISTRIBUCION S.A	4813	SERVICIOS GENERALES VIVIANA
3232	CLI ALMACENAJE Y DISTRIBUCION S.A.	1102	SERVICIOS TURISTICOS FLOTA VASQUEZ E.I.R.L.
3605	COMERCIO Y TRANSPORTE INTERNACIONAL QUEUVID S.A.	4701	SERVIMELSA EIRL
6716	COMICAR	7200	SERVIMODAL S.A.C.

2016	COMPAÑIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA CIATEGI CI	6725	SERVOSA CARGO S.A
2021	COMPAÑIA DE CARGA TULCAN EXPRES EXPRETULCAN S.A.	4609	SETRAINCE CIA.LTDA
2025	COMPAÑIA INTERNACIONAL DE CARGA YANCA CIA. LTDA.	6215	SIERRANDINA E HIJOS CIA. LTDA.
6304	COMPAÑIA PESADO DEL CARCHI TRASCARET S.A.	4108	SOCIEDAD ANDINO LIMITADA
3600	CONTRAINE CIA. LTDA.	3075	SUMESA S.A.
5302	COOP. RUTAS DEL CARCHI	4918	SURAMERICA SURANDES CIA.LTDA.
1147	COOP. UTRANH	5950	TECNICA AVICOLA S.A.
6257	COOP.CONTINENTAL DEL NORTE	3035	TERRACARGO S.A.C.
4762	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO PUYANGO	4620	TRAINTERCOL LTDA. TRANS. INT. CARGA COLOMBIANA LTD
4095	COOPERATIVA SANTANDEREANA DE TRANSPORTADORES LTDA.	4718	TRANEM TRANSPORTES PESADOS MONCAYO
5365	COORDINADORA DE FRIO LTDA. TRANSPORTE REFRIGERADO	4025	TRANINTER LTDA.
4215	COORDINADORA DE TANQUES S.A.	4819	TRANSPORTES LUZ ANITA E.I.R.L.
4646	CORDIANDINA COORDINADORA ANDINA DE CARGA LTDA.	8806	TRANS CARR FRANKS E.I.R.L.
6239	CORDICARGAS DEL ECUADOR S.A.	3045	TRANS-ESTIBA INTERNACIONAL S.A.
6220	CORDIFRONTERAS LTDA.	4043	TRANSBISAM S.A.
4075	CORDIFRONTERAS S.A.	6248	TRANSBOLIVARIANA C.A.
3079	CORPORACION ALCADE	1105	TRANSCONDOR S.A.
4769	CORPORACION LAU 88 SAC.	6249	TRANSERINTER S.A.
2012	DELIVER SERVICES TRANSPORT DELISERTRANS S.A.	4770	TRANSMEJIA SAC.
3042	DEMI CARGO E.I.R.L.	4070	TRANSORIENTE LTDA
4032	DEYMI EIRL	3214	TRANSPORTADORA ANDES LTDA TRANS ANDES LTDA.
3300	DIAZ ACARREOS GENERALES SAC - DAG S.A.C.	3033	TRANSPORTADORA DE CARGA PESADA JHOGO S.A.
4780	DITRANSA	2022	TRANSPORTADORA DE CARGA SEMMOVICAR S.A.
4085	DIVISION TRANSPORTES AGUILA S.A.C.	2013	TRANSPORTE CARVAJAL INTERNACIONAL Y CIA LTDA
4055	DYS NEVADOS SRL FRONTERIZO	3088	TRANSPORTE CHARITO
4761	ECUACARGAS TRANSPORTISTA	3085	TRANSPORTE ECUASUR SCRL
5488	ECUASUR CIA.LTDA..	3050	TRANSPORTE EXTRAPESADO Y SERVICIOS ORIENTALES CIA.
6275	ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	5672	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA S.A (T.I.C.)
4664	ECUATRASCARGO CIA. LTDA. ECUATORIANA DE TRANSPORT	3228	TRANSPORTE INTERNACIONAL INTEGRADO S.A.
4650	EDUARDO ANTON MENDEZ EIRL, TRAFICO FRONTERIZO	4615	TRANSPORTE INTERNACIONAL ROCALOBIA CIA. LTDA.
3010	EMPRESA DE TRANSPORTE FIORELLA E.I.R.L.	3105	TRANSPORTE JAIRO IVAN CORAL TRANSJAIVAN CIA LTDA
3070	EMPRESA DE TRANSPORTE PERU ANDINO E.I.R.L	4430	TRANSPORTE LA PETROLERA VLIMAR LTDA.
2029	EMPRESA DE TRANSPORTES VICTOR HUGO S.A.C	3601	TRANSPORTE NACIONAL DE CARGA LTDA.
3080	EMPRESA GRUAS ATLAS CIA. LTDA.	6320	TRANSPORTE PESADO INTERNACIONAL LTDA.
5486	EMPRESA SUMESA S.A.	3060	TRANSPORTE Y COMERCIO GERMOR S.A.
8890	FERTYTRAN S.R.L	6707	TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL TRANSCOMERINT

4766	GAVIOTRANS CIA LTDA.	4160	TRANSPORTE Y SERVICIOS DEL NORTE S.A.C.
5953	GONZALO E. MONTENEGRO RODRIGUEZ SERVICIOS DE TRANS	4880	TRANSPORTES 77 S.A
4779	GRUPO M R S.R. LTDA.	4628	TRANSPORTES ANDINO CIA.LTDA. TRANSDINO
4767	H. BONILLA	3043	TRANSPORTES AGUILA
4768	HABIT TRANSPORTES S.R.L.	4835	TRANSPORTES ATLANTIC S.R.L.
6761	HEBERT EIRL	4619	TRANSPORTES AUTOSOL LTDA.
4778	ICEBERG LTDA.	4618	TRANSPORTES BOTERO SOTO
4050	IMP. EXP. ALDABA EIRL.	2017	TRANSPORTES CELMAN E.R.L
4825	INPROQUIM S.R.L	6225	TRANSPORTES COORDIFRONTERAS CIA. LTDA.
4890	INTEGRAL DE CARGA CARGRANEL S.A.	2028	TRANSPORTES EN VOLUMEN S.A.C.
4855	INTERANDINA DE TRANSPORTES LTDA. INANTRA	4315	TRANSPORTES FORTALEZA, TRANSFORTALEZA S.A.
3150	INTERCARGO S.A.C.	4870	TRANSPORTES GREEN HNOS S.R.L
2010	INTERMODAL ANDINA DE TRANSPORTE LIMITADA INTERMODA	4063	TRANSPORTES ICEBERG DE COLOMBIA LTDA
3237	INTERNACIONAL CARGO S. A. C. INTERCARGO S. A. C	6303	TRANSPORTES IMPORTACIONES & EXPORTACIONES TARUPI
6284	INTRACARSA	5225	TRANSPORTES INOXIDABLES LTDA
3273	INVERSIONES Y TRANSPORTES LTDA. INVERTRANS	4782	TRANSPORTES INTERANDINOS
6752	INVERSIONES Y TRANSPORTES MIL AMORES SRL (ITAMAR S	4700	TRANSPORTES INTERTANQUES
3052	J.A. TRANSPORTE & SERVICIO INTERNACIONAL S.A.C.	5494	TRANSPORTES LA UNIVERSAL.S.A TRANSPUNISA
6734	J.B. INTERNACIONAL S.A. TRANSPORTES	3044	TRANSPORTES MANRIQUE E.I.R.L.
6266	JARRIN CARRERA CIA.LTDA.	4691	TRANSPORTES MARAGON LTDA.
2030	JJHOGO S.A.	6311	TRANSPORTES MARIA S.A.C. TRANSMAR S.A.C.
7982	JOSE ANTONIO ANDRANGO CIA LTDA	3219	TRANSPORTES MERCURIO EIRL
3030	KLO PERU S.A.C	2018	TRANSPORTES PJJ MANTILLA S.A.C
8889	LA MONTUFAREÑA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PESADO	3037	TRANSPORTES RAPIDO PUTUMAYO
8887	LATINOAMERICANA DE TRANSPORTE LATICLAT CIA. LTDA.	4645	TRANSPORTES RAPIDO PUTUMAYO LTDA
9997	LINEA NO DEFINIDA (TERRESTRE)	4015	TRANSPORTES RUTAS DEL NORTE C.A. TRANSRUNORT
3039	LINEAS TECNICAS DE CARGAMENTO S.A. LITECAR	3410	TRANSPORTES SENDERO REAL TRANSENDREAL CIA LTDA
4673	M.Y.S. CIA.LTDA. EMPRESA DE TRANSPORTE M.Y.S.	4805	TRANSPORTES TALLEDO EIRL
3051	TRANSPORTES ZETRAMSA S.A.C	4109	TRANSPORTES TERAN CIA.LTDA.
4311	TRANSPORTISTAS UNIDOS ECUATORIANOS C.A. TRUECA	4818	TRANSPORTES UNIDOS DEL SUR S.A.C. - TRANSUR
4781	TRANSROWI S.A.	4820	TRANSPORTES UNIDOS RIOCARFE LTDA.
2011	TRANSTALL CARGO	4627	TRANSPORTES VIGIA S.A.
1101	TRANSTONKA INTERNACIONAL S.A.	6293	TRANSPORTES Y ASOCIADOS SYTSA CIA.LTDA
4090	TRANSTURSA E.I.R.L.	2019	TRANSPORTES Y SERVICIOS MARINES E.I.R.L
3015	TRANSURGINT S.A. TRANSPORTES	3090	TRANSPORTES ZACARIAS TICLAVILCA

	Y SERVICIOS URGENTES		CORREA E.I.R.L.
2015	TRUCKS AND MOTORS DEL PERU S.A.C.	2020	VERDU S.A.