



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TEMA:

**Optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración
del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo.**

AUTORES:

**Maridueña Salazar Kelly Raquel
Vanegas Robles Narcisa Estefanía**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TUTOR:

Ing. Santillán Pesantes Jaime Antonio, MBA.

**Guayaquil, Ecuador
23 de agosto del 2024**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Maridueña Salazar, Kelly Raquel y Vanegas Robles, Narcisa Estefanía**, como requerimiento para la obtención del título de **licenciados en Negocios Internacionales**

TUTOR (A)

f. _____
Ing. Santillán Pesantes, Jaime Antonio MBA.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth, Mgs.

Guayaquil, a los 23 del mes de agosto del año 2024



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA NEGOCIOS INTERNACIONALES

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Maridueña Salazar, Kelly Raquel y Vanegas Robles, Narcisa Estefanía**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, **Optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo**, previo a la obtención del título de **Licenciadas en Negocios Internacionales**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 23 del mes de agosto del año 2024

LAS AUTORAS

f. 

Maridueña Salazar, Kelly Raquel

f. 

Vanegas Robles, Narcisa Estefanía



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA

CARRERA NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTORIZACIÓN

Nosotras, Maridueña **Salazar, Kelly Raquel** y Vanegas Robles, **Narcisa Estefanía**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 23 del mes de agosto del año 2024

LAS AUTORAS

f. 
Maridueña Salazar, Kelly Raquel

f. 
Vanegas Robles, Narcisa Estefanía



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA

CARRERA NEGOCIOS INTERNACIONALES

REPORTE COMPILATIO

INFORME DE ANÁLISIS
magister

TESIS KELLY MARIDUEÑA SALAZAR Y NARCISA VANEGAS ROBLES

4% Textos sospechosos

- 2% Similitudes < 1% similitudes entre comillas
- 0% entre las fuentes mencionadas
- 1% Idiomas no reconocidos
- < 1% Textos potencialmente generados por la IA

Nombre del documento: TESIS KELLY MARIDUEÑA SALAZAR Y NARCISA VANEGAS ROBLES 1.docx
ID del documento: 7a7241dd54d407df6e2156cee7c9eacff87b4856
Tamaño del documento original: 6,72 MB
Autores: Narcisca Vanegas, Kelly Maridueña

Depositante: Narcisca Vanegas
Fecha de depósito: 20/8/2024
Tipo de carga: url_submission
fecha de fin de análisis: 20/8/2024

Número de palabras: 17.018
Número de caracteres: 109.364

Ubicación de las similitudes en el documento:

Fuentes de similitudes

Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	realidadeconomica.umich.mx https://realidadeconomica.umich.mx/index_files/ta_teor%C3%ADa_de_la_equiparacion_del_precio_de_los_fac...	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (98 palabras)
2	www.lapalabrabierta.com Estratégico acuerdo de Libre Comercio de Ecuador co... https://www.lapalabrabierta.com/2024/02/13/estrategico-acuerdo-de-libre-comercio-de-ecuador-co... 3 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (72 palabras)
3	riunet.upv.es https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/137037.2/Teoria Cadena de Suministro.pdf	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (66 palabras)
4	Documento de otro usuario #124c83 El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (55 palabras)
5	dialnet.unirioja.es https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6540499.pdf	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (41 palabras)

Ing. Santillán Pesantes, Jaime Antonio MBA.

AGRADECIMIENTO

Le agradezco profundamente a Dios por acompañarme en cada paso, por estar siempre presente y permitirme concluir esta etapa universitaria; es sin duda el pilar fundamental de mis éxitos y aprendizajes. Agradezco a mis padres que han materializado los designios de Dios, guiándome en cada etapa, educándome con amor y apoyándome en todas mis metas. Agradezco su sacrificio, dedicación y motivación que me impulsan a dar siempre lo mejor de mí. Agradezco a mis hermanos que al igual que mis padres se han encargado de alentarme, y a través de su sabiduría han iluminado mi camino en momentos que más lo he necesitado. Agradezco a mi familia en general por su ayuda incondicional. Agradezco a todos los profesores que han formado parte de mi trayectoria universitaria proveyendo información invaluable para forjar bases sólidas en mi vida profesional. Agradezco a nuestro tutor de tesis Jaime Santillán quien hizo posible que nuestro tema de investigación tome el rumbo correcto, por medio de sus enseñanzas, vocación y respaldo. Finalmente, quisiera agradecer a Marcelo Vásquez, Soraya Peláez, Luis Cifuentes, Fabián Schreckinger y Gabriel Peña, quienes a través de su predisposición y experiencia otorgaron valor a nuestra investigación.

- Maridueña Salazar, Kelly

Raquel

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero darle las gracias a Dios por darme salud y conocimiento para poder culminar esta etapa exitosamente. Dios ha estado en mis peores momentos y siempre me ha ayudado a volver a pararme y tener fe, le agradezco por todo lo bueno que me ha brindado, sin él, este logro no hubiera sido posible.

A mi mamá, Narcisa, le agradezco por siempre estar a mi lado y creer en mí, sus palabras de apoyo están marcadas en mi corazón, gracias por siempre apoyarme y ser mi paño de lágrimas cuando ni yo misma creía que iba a poner graduarme, no me alcanzan las palabras por agradecerle todo lo que ha hecho en mi vida, usted es mi ángel y mi mayor tesoro, te amo mami.

A mi papá, Jorge, que se ha sacrificado toda su vida por darme un mejor futuro, ponerme en el mejor colegio y la mejor universidad sin importar el costo, por usted tengo este título, gracias por ayudarme económicamente y querer que yo sea una profesional.

A mis hermanos, Carlos, o mejor conocido como Suco, quien ha sido como un segundo padre, el que me enseñó a tener un equilibrio entre los estudios y la importancia de disfrutar la vida y Leandro por enseñarme que con dedicación se puede alcanzar todas las metas que me proponga.

A mi enamorado, David, que en todos estos años me ha acompañado en cada logro y sobre todo en cada momento donde sentía que no podía, donde escuchaba todo mi sufrimiento y jamás me dejó sola, siempre estuvo a mi lado dándome fuerzas para seguir adelante. Gracias por todo el amor que me ha brindado, por ser mi soporte y la luz de mi vida, te amo con todo mi corazón.

A Diana, que más que mi prima se ha convertido en mi hermana, desde que estoy en colegio me ha acompañado y motivado a terminar mis estudios, que siempre quiso verme graduada y estuvo conmigo en todas mis desveladas académicas, a veces hasta amanecía y yo seguía despierta estudiando, gracias por acompañarme en esta etapa.

A nuestro tutor de tesis, Jaime Santillán que nos ha ayudado en cada paso de este trabajo investigativo para que sea impecable, gracias por sus consejos y respaldarnos.

A mis compañeros de la Universidad que estuvieron conmigo desde el primer semestre y llegamos juntos hasta la final, gracias por hacer esta etapa más amena.

Finalmente, un agradecimiento especial a Gabriel Peña, Marcelo Vásquez, Soraya Peláez, Luis Cifuentes y Fabián Schreckinger, que nos brindaron de su tiempo y conocimiento para atribuirle importancia a nuestra tesis.

- Vanegas Robles, Narcisa
Estefanía

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico primero a Dios por darme la oportunidad de llegar tan lejos y por ser mi fortaleza en todo momento. Se la dedico también a mis padres, quienes nunca han dejado de creer en mi potencial, quienes están dispuestos a hacer lo imposible para que logre mis objetivos, quienes se preocupan por mi educación y futuro, quienes han trabajado en equipo para darme la mejor crianza posible. Indudablemente, son el ejemplo de amor más grande que tengo, ya que su trabajo y dedicación han sido intachables.

- Maridueña Salazar, Kelly

Raquel

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico en primer lugar a Dios por ser mi guía en cada paso a lo largo de mi vida. A mi mamá, quien ha sido el pilar fundamental en mi vida y creyó en mí siempre, jamás me dejó rendirme y me motivó a seguir adelante, este logro es suyo. A mi papá por su esfuerzo para ayudarme a culminar esta etapa de mi vida, a mis hermanos y Diana por estar para mí.

Finalmente, el presente trabajo se la dedico a mi enamorado, por ser mi soporte, mi felicidad entera, quien me ha acompañado en este proceso desde el primer día y no me ha dejado sola ni un segundo, su amor y dedicación son todo para mí por eso este logro es tanto mío como suyo.

- Vanegas Robles, Narcisa
Estefanía



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ing. Santillán Pesantes, Jaime Antonio MBA.

TUTOR

f. _____

Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth, Mgs.

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

(NOMBRES Y APELLIDOS)

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

CALIFICACIÓN

Maridueña Salazar, Kelly Raquel

Vanegas Robles, Narcisa Estefanía

ÍNDICE

RESUMEN.....	XVII
ABSTRACT.....	XVIII
RÉSUMÉ.....	XIX
INTRODUCCIÓN	2
JUSTIFICACIÓN	3
Planteamiento del problema.....	4
Formulación del problema	5
Objetivo General.....	5
Objetivos Específicos.....	5
Limitación	6
Delimitación.....	6
CAPÍTULO I.....	7
MARCO TEÓRICO.....	7
1. Ventaja comparativa.....	7
2. Modelo Heckscher-Ohlin.....	8
3. Teoría de la Integración Económica	9
MARCO CONCEPTUAL.....	10
1. Introducción a la Cadena de Suministro	10
2. Importancia de los Puertos en la Cadena de Suministro	12
3. El Puerto de Chancay	14
4. Puerto de Traslado	17

5. Contexto de la Cadena de Suministro Ecuatoriana	17
6. Integración del Puerto de Chancay	19
6.1. Beneficios del puerto de Chancay en la Cadena de Suministro Ecuatoriana.....	20
6.2. Impacto geopolítico, ambiental y social del Puerto de Chancay	20
7. Marco Legal y Normativo.....	21
CAPÍTULO II	23
METODOLOGÍA	23
1. Introducción	23
2. Enfoque	23
3. Alcance.....	24
4. Estrategia de Investigación	25
4.1 Uso de Entrevistas Semiestructuradas	25
4.2 Diseño de la Entrevista.....	26
5. Procedimiento de Recolección de Datos.....	30
5.1 Selección de entrevistados	30
5.2 Recolección y transcripción de las entrevistas.....	32
6. Procedimiento de Análisis de Datos	32
6.1 Interpretación de Resultados	32
7. Limitaciones de la Investigación.....	32
8. Cronograma de la Investigación.....	33
8.1 Planificación del Cronograma.....	33
CAPÍTULO III.....	34
1. Puerto de Guayaquil.....	34

2. Ubicación estratégica	35
3. Infraestructura	36
4. La capacidad máxima de TEU'S que manejan	36
5. Equipamiento	37
6. Puerto de Posorja.....	38
6.1 Inicios.....	38
6.2 Infraestructura	39
6.3 Ubicación estratégica	40
6.4 La capacidad máxima de TEU'S que manejan y calado.....	40
6.5 Equipamiento	40
7. Puerto de Manta	41
7.1 Infraestructura y Calado.....	41
7.2 Ubicación estratégica	42
7.3 Equipamiento	44
7.4 La capacidad máxima de TEU'S que manejan	44
8. Puerto Bolívar	44
8.1 Inicios.....	44
8.2 Su infraestructura	46
8.3 Su ubicación estratégica.....	47
8.4 La capacidad máxima de TEU'S que manejan	47
8.5 Calado	47
8.6 Equipamiento	48
8.7 Comparación del Puerto de chancay con Puertos Ecuatorianos	48

8.8 Tratado de libre comercio que firmó Ecuador con China.....	50
8.9 Balanza comercial Ecuador-China.....	51
8.10 Productos ecuatorianos exportados a China.....	53
8.11 Productos que importa Ecuador desde China.....	55
8.12 Productos chinos con desgravación arancelaria.....	56
8.13 Productos ecuatorianos con desgravación arancelaria.....	57
CAPÍTULO IV.....	59
1. Puerto de Chancay.....	59
2. Progreso del Puerto.....	61
3. Líneas navieras, servicios y rutas.....	62
4. Entrevistas.....	67
CONCLUSIONES.....	77
RECOMENDACIONES.....	79
REFERENCIAS.....	80
ANEXOS.....	89

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Figura 1	16
Figura 2	35
Figura 3	37
Figura 4	40
Figura 5	42
Figura 6	42
Figura 7	46
Figura 8	50
Figura 9	53
Figura 10	54
Figura 11	56

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	49
Tabla 2.....	58
Tabla 3.....	63
Tabla 4.....	64
Tabla 5.....	65
Tabla 6.....	65

RESUMEN

En la actualidad, la cadena de suministro ecuatoriana se ha visto afectada por una notable deficiencia en sus operaciones, impactando la llegada y salida de mercancías a tiempo. Factores como la infraestructura, equipamiento, rutas, implementación de sistemas eficaces y tecnología dentro de los puertos son esenciales para una correcta ejecución en los procesos logísticos, lo que resulta en tiempos de tránsito óptimos. Es por ello que para la presente investigación se empleó un enfoque cualitativo que permitirá analizar la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del puerto de Chancay como puerto de trasbordo, considerando las expectativas de importadores y exportadores ecuatorianos por medio de entrevistas. Este puerto promete proporcionar rutas directas hacia y desde China con tiempos de tránsito competitivos, los cuales se compararon con los servicios actuales que manejan los puertos ecuatorianos. Además, al haber entrado en vigencia el tratado de libre comercio entre China y Ecuador, esta opción se ha vuelto aún más atractiva. No obstante, las tarifas, líneas navieras y espacios disponibles en los buques son factores críticos para identificar la viabilidad del proyecto.

Palabras Claves: Cadena de suministro, Tiempos de tránsito, Puerto de trasbordo, Rutas directas, Tarifas, Líneas Navieras, Tratado de Libre Comercio, Optimización.

ABSTRACT

Currently, the Ecuadorian supply chain has been affected by a significant deficiency in its operations, impacting the arrival and departure of goods on time. Factors such as infrastructure, equipment, routes, implementation of effective systems and technology within the ports are essential for a correct execution in the logistic processes, resulting in optimal transit times. This is why a qualitative approach was used for the present research, which will allow analyzing the optimization of the Ecuadorian supply chain through the integration of the port of Chancay as a trans-shipment port, considering the expectations of Ecuadorian importers and exporters through interviews. This port promises to provide direct routes to and from China with competitive transit times, which were compared to the current services handled by Ecuadorian ports. In addition, the entry into force of the free trade agreement between China and Ecuador has made this option even more attractive. However, the rates, shipping lines and available space on ships are critical factors in identifying project viability.

Keywords: Supply chain, Transit times, Transshipment port, Direct routes, Rates, Shipping Lines, Free Trade Agreement, Optimization.

RÉSUMÉ

Actuellement, la chaîne d'approvisionnement équatorienne est affectée par une faiblesse notable dans ses opérations, impactant l'arrivée et le départ des marchandises à temps. Des facteurs tels que l'infrastructure, l'équipement, les routes, la mise en œuvre de systèmes efficaces et la technologie dans les ports sont essentiels pour une bonne exécution des processus logistiques, ce qui se traduit par des temps de transit optimaux. C'est pourquoi une approche qualitative a été utilisée pour la présente étude, qui permettra d'analyser l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement équatorienne par l'intégration du port de Chancay comme port de transbordement, en tenant compte des attentes des importateurs et exportateurs équatoriens par le biais d'entretiens. Ce port promet de fournir des liaisons directes vers et depuis la Chine avec des temps de transit compétitifs, qui ont été comparés aux services actuels gérés par les ports équatoriens. En outre, l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange entre la Chine et l'Équateur a rendu cette option encore plus attrayante. Toutefois, les tarifs, les lignes maritimes et l'espace disponible à bord des navires sont des facteurs critiques pour déterminer la viabilité du projet.

Mots clés : Chaîne d'approvisionnement, temps de transit, port de transbordement, routes directes, tarifs, lignes maritimes, accord de libre-échange, optimisation.

INTRODUCCIÓN

En la era de la globalización, optimizar la logística y abrir nuevas rutas comerciales es trascendental para el crecimiento económico. La Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda, promovida por China, ha desempeñado un papel crucial en el desarrollo del Puerto de Chancay en Perú. Esta ambiciosa estrategia global tiene como objetivo revitalizar las antiguas rutas comerciales de la Ruta de la Seda, estableciendo conexiones entre Asia, Europa, África y otras regiones mediante la creación de redes de infraestructura y comercio (Torrico, 2021).

El nuevo puerto de Chancay, ubicado estratégicamente en Perú, promete consolidarse como el principal hub logístico del Pacífico en Latinoamérica (Alvarado,2024). Gracias a su ubicación y calado natural, esta iniciativa representaría una serie de beneficios significativos para el comercio exterior de Ecuador.

Este puerto peruano evidencia la mayor inversión china en la infraestructura portuaria de Sudamérica y tiene el potencial de transformar su red de transporte marítimo. Además, está diseñado para recibir los buques portacontenedores más modernos de Asia, una inversión clave para fortalecer las relaciones comerciales entre el lejano oriente y América Latina (Narrea, 2024).

Impulsado por la compañía china Cosco Shipping y la empresa peruana Minera Volcán, este puerto nace con el propósito de maximizar el flujo de mercancías y facilitar la conexión con el mercado de la costa Pacífico de Sudamérica. Según Christian Chávez, "Se ahorrarían alrededor de entre 5 a 6 días para enviar mercadería desde Ecuador a China" (Nativa, 2024, 3m42s). Es importante mencionar que

actualmente el tiempo de entrega y recepción de cargas es más extenso debido a su desvío por Centroamérica (De las Casas, 2024).

En cuanto al desarrollo de la infraestructura, esta terminal portuaria, tiene como objetivo reducir la congestión en el puerto de El Callao y mejorar la transportación de materias primas, como el cobre, hacia China. Se anticipa que Chancay se transforme en uno de los principales puntos de salida para las exportaciones peruanas a Asia, con un enfoque especial en el mercado chino (Narrea, 2024).

En noviembre del 2024 será la apertura de este puerto con infraestructura y equipamiento de última tecnología. Su calado de 17.8 metros posibilitará el ingreso de buques con mayor capacidad de carga y por medio de sus almacenes y sistemas de gestión logística avanzados, promete una movilización eficiente de la carga. En este escenario, la presente tesis tiene como propósito primordial analizar si el puerto de Chancay es una opción realmente favorable para el traslado de mercancías de los importadores y exportadores ecuatorianos.

JUSTIFICACIÓN

La justificación de la siguiente investigación titulada "Optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo" está enfocada en los siguientes sectores.

En primer lugar, en el sector importador y exportador. El ingreso del puerto de Chancay como puerto de trasbordo impactará los tiempos de entrega con una reducción significativa y tendrá un efecto en los costos de transporte marítimos. Este puerto contará con una ruta directa desde China a Perú de 23 días, por lo que la llegada de las cargas a los puertos ecuatorianos, podría variar de 28 a 30 días, incluyendo el tiempo

de trasbordo. Por otro lado, para la ruta de exportación se estima un tiempo de tránsito de 26 días. De esta manera, el sector importador y exportador espera obtener un flujo continuo de cargas y mayor eficiencia logística.

Además, este trabajo investigativo proporciona a los profesionales en logística y comercio exterior una visión profunda de cómo el uso de este puerto beneficiará a la cadena de suministro ecuatoriana y como a futuro puede ser una opción viable para ellos.

Por último, la economía ecuatoriana se ha caracterizado por sus exportaciones de camarón y banano, cerrando el 2023 con un superávit de \$1252 millones de dólares. El tratado de libre comercio y la integración del nuevo puerto, brindarán a Ecuador una oportunidad de ser más competitivos internacionalmente, caracterizándose por los productos de alta calidad que siguen todos los estándares necesarios. A su vez, agilizaría la cadena de suministro debido a la reducción de tiempos de tránsito, optimizando el flujo de caja, y aumentando el volumen de producción.

Planteamiento del problema

En la situación actual, Ecuador afronta complicaciones en la cadena de suministro a causa de las congestiones que ocurren en épocas de alta demanda, las cuales se presentan en sus principales puertos, tales como: El puerto de Guayaquil, el de Posorja, el de Manta y el puerto de Bolívar. Este tipo de congestiones provocan atrasos en las cargas e incrementan los costos logísticos, lo cual perjudica la presencia de Ecuador en el mercado internacional.

A raíz de la existencia de rutas que se desvían por Centroamérica y Norteamérica, trae como consecuencia trayectos más extensos desde y hacia China

que aplaza la llegada de mercancías. Esta complicación afecta directamente a los importadores y exportadores del país debido a que requieren de la eficiencia logística para que no haya retrasos en sus cargas y todos sus productos lleguen en buen estado garantizando su calidad. Por este motivo, el puerto de Chancay sería una opción viable para reducir estos contratiempos y llegar a una optimización de la cadena de suministro.

Formulación del problema

¿Cómo puede la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo optimizar la cadena de suministro ecuatoriana, mejorando la eficiencia logística y reduciendo los tiempos de tránsito, para aumentar la competitividad del comercio exterior de Ecuador?

Objetivo General

Evaluar el impacto de la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo en la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana y proponer estrategias para su implementación efectiva.

Objetivos Específicos

- Establecer la situación actual de la cadena de suministro en ambas direcciones: desde China hacia Ecuador y desde Ecuador hacia China.
- Determinar las características de los puertos ecuatorianos actuales.
- Identificar las líneas navieras que operan entre China y Ecuador, tomando en consideración sus rutas y tiempos de tránsito.
- Determinar la relación entre China y Ecuador a través del tratado de libre comercio.

- Analizar los rasgos distintivos del Puerto de Chancay.

Limitación

El presente trabajo investigativo se verá limitado por varios factores, entre ellos el acceso a tarifas, información de líneas navieras, y datos sobre rutas y tiempos de tránsito específicos para importación y exportación a través del puerto de Chancay. Dado que este puerto aún no ha entrado en operaciones, no existe un historial de datos disponible que permita un análisis exhaustivo de estos aspectos.

Delimitación

Esta tesis se centra específicamente en cómo la integración del nuevo puerto de Chancay ayudará a optimizar la cadena de suministro ecuatoriana, reduciendo tiempos de tránsito e incrementando la eficiencia logística. Para ello, esta investigación se enfocará en la información obtenida de las entrevistas realizadas a importadores y exportadores ecuatorianos que tienen rutas de tránsito desde y hacia China.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1. Ventaja comparativa

Según Escobar (2010) el marco teórico del comercio internacional, como primer paso, necesita abarcar el modelo ricardiano de la ventaja comparativa, el cual surgió como una respuesta a la teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith. Este modelo se fundamentó inicialmente en la teoría del valor de la fuerza laboral, y posteriormente fue reformulado por G. Haberler, E. Heckscher y B. Ohlin, quienes introdujeron la teoría del costo de oportunidad y la teoría de la dotación de los factores de producción. Esto hace referencia al hecho de que el modelo de la ventaja comparativa de David Ricardo se desarrolló posteriormente y como una crítica a la teoría de la ventaja absoluta propuesta anteriormente por Adam Smith.

La teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith sugiere que un país debe especializarse en la producción y exportación de bienes que puede producir de manera más eficiente, o con menores costos, en comparación con otros países (Escobar, 2010). Sin embargo, David Ricardo formuló la teoría de la ventaja comparativa como respuesta a la teoría de Smith. Esta teoría indica que, aunque un país tenga desventajas absolutas en la producción de todos los bienes, aún puede haber ventajas relativas o comparativas en algunos de ellos (Escobar, 2010). El modelo ricardiano se entiende mejor a través de los precios relativos de los bienes, donde una diferencia en los precios relativos entre dos países constituye la base del comercio mutuamente beneficioso. Un país debe especializarse en la producción y exportación del bien en el que tenga un precio relativo más bajo, o una ventaja comparativa (Escobar, 2010). Por lo tanto, el marco teórico del comercio internacional debe considerar la ventaja comparativa como

un factor clave, ya que permite a los países aprovechar sus fortalezas relativas en la producción de bienes específicos, lo que conduce a un comercio mutuamente beneficioso y a una mayor eficiencia en la asignación de recursos.

2. Modelo Heckscher-Ohlin

El Modelo Heckscher-Ohlin, una teoría fundamental en la economía internacional, expone que las ventajas comparativas impulsan el comercio entre países con mercados libres, permitiendo así un beneficio mutuo significativo. Ortiz (2021) afirmó lo siguiente:

El Teorema Heckscher Ohlin H - O sostiene básicamente que, perdura el criterio de las ventajas comparativas en los países de mercado libre, como impulsoras del Comercio Internacional y como forma de obtener un mayor beneficio mutuo; se ubica entonces en el campo de gana – gana. (p.72)

El Teorema Heckscher-Ohlin (H-O) formaliza las condiciones de economía abierta desde una perspectiva teórica diferente. Este modelo fue desarrollado por el economista sueco Bertil Ohlin, quien adaptó y mejoró el teorema original de su mentor Eli Heckscher durante el período de 1919 a 1933. El teorema intenta explicar cómo funcionan los flujos del comercio internacional en el contexto de la teoría del valor subjetiva, es decir, en la abundancia o escasez de los artículos en el mercado, lo cual se refleja en una mayor oferta y demanda ante variaciones de precios. Se basa fundamentalmente en el postulado $2 \times 2 \times 2$, que significa: 2 países, 2 bienes y 2 factores (Ortiz, 2021). En pocas palabras, el teorema H-O puede enunciarse de la siguiente forma: dadas funciones de producción idénticas, pero con diferente dotación de factores entre países, un país tenderá a exportar el bien que es relativamente intensivo en el uso del factor del que dicho país dispone con abundancia relativa, y a

importar aquellos bienes que utilizan factores de producción en los que es más escaso (Ortiz, 2021). Este modelo toma como referencia la teoría de la ventaja comparativa, sugiriendo que los países se especializan en exportar bienes que demandan grandes cantidades de los factores de producción en los que son relativamente más abundantes, mientras que tienden a importar bienes que requieren factores de producción que son más escasos en su economía (Ortiz, 2021).

De esta forma, este modelo permite comprender los patrones del comercio internacional, destacando el valor de los factores de producción en relación con las ventajas comparativas. En otras palabras, el Modelo Heckscher-Ohlin es un instrumento apropiado que, apoyando estrategias de comercio internacional, maximiza los beneficios económicos a nivel global.

3. Teoría de la Integración Económica

La teoría de la integración económica proporciona un marco para entender cómo y por qué los países deciden colaborar económicamente, destacando tanto los beneficios como los desafíos asociados con diferentes niveles de integración.

Al respecto, Corral (2011) define los acuerdos de integración económica como "procesos en los que varios países comúnmente cercanos geográficamente, se ponen de acuerdo para quitar barreras económicas entre sí, lo que implica que puede tratarse de acuerdos complejos que van más allá de la liberalización comercial" (p. 119). Es decir, estos acuerdos de integración económica no se limitan simplemente a facilitar el comercio entre países, sino que también aspiran a crear un entorno económico más integrado y cohesionado. Esto se logra mediante la eliminación de barreras que dificultan la movilidad de bienes, servicios, personas y capitales entre las naciones participantes.

Hay diversas razones que pueden motivar a un país a unirse a un proceso de integración económica. Corral (2011) señala que:

Por una parte, espera obtener una serie de ventajas que le proporcionen un mayor nivel de bienestar. Estas constituyen las razones económicas de la integración, estrechamente ligadas a los efectos positivos generados por la misma. Pero, por otra parte, también concurren razones extraeconómicas, ya que los procesos integradores conllevan implicaciones, no solo económicas, sino también sociales, políticas o estratégicas (p. 121).

Es imprescindible que los beneficios de la integración se encuentren distribuidos equitativamente, que sean sostenibles a largo plazo y que se ejecute la diversidad económica y cultural correctamente entre los Estados miembros. Para tratar las dinámicas de cooperación económica internacional, la teoría de la integración económica resulta primordial.

MARCO CONCEPTUAL

1. Introducción a la Cadena de Suministro

Una cadena de suministro es una red de organizaciones interconectadas que participan, a través de vínculos tanto hacia proveedores como hacia clientes, en los diversos procesos y actividades que generan valor en forma de productos y servicios destinados al consumidor final. La gestión de la cadena de suministro consiste en integrar diferentes unidades organizativas a lo largo de esta cadena y coordinar los flujos de materiales, información y finanzas para satisfacer la demanda del cliente final, con el objetivo de mejorar la competitividad global de la cadena de suministro (García, 2022).

Para cada empresa involucrada, la relación en la cadena de suministro representa una decisión estratégica. Una estrategia de cadena de suministro se basa en una configuración de canales que reconoce y fomenta la dependencia y la colaboración. Las operaciones en la cadena de suministro requieren procesos de gestión que abarcan las áreas funcionales de cada empresa y conectan a los socios comerciales y clientes a través de los límites organizacionales. A diferencia de la gestión de la cadena de suministro, la logística se refiere al trabajo necesario para mover y posicionar el inventario a lo largo de la cadena de suministro (Balanzategui, López, & Vega, 2022).

Por lo tanto, la logística es una parte de la cadena de suministro y ocurre dentro de ella; es el proceso que agrega valor mediante la oportunidad y el posicionamiento del inventario. La logística incluye la gestión de pedidos, inventarios, transporte, almacenamiento, manejo de materiales y embalaje, integrados en toda la red de una planta. La logística integrada tiene la función de enlazar y regularizar por completo la cadena de suministro como un proceso continuo y es indispensable para la conectividad efectiva de la misma. A pesar de que el propósito del trabajo logístico se ha mantenido esencialmente sin cambios durante décadas, la manera en que se realiza sigue evolucionando de forma radical (Balanzategui et al., 2022).

Por cada empresa involucrada, una decisión estratégica se evidencia en la cadena de suministro. Esta estrategia consiste en la vinculación de una disposición de canales. Las operaciones de la cadena de suministro necesitan procesos de gestión que conecten a los socios comerciales y clientes dentro de las áreas funcionales de cada empresa y por medio de los límites organizacionales. (Balanzategui et al., 2022).

Se pueden establecer tres niveles en función del horizonte de las decisiones: estratégicas, de planificación y operativas. El nivel estratégico implica decidir la configuración de la cadena para los próximos años, incluyendo decisiones sobre qué productos fabricar, el nivel de subcontratación, la localización y capacidad de fábricas y almacenes, los modos de transporte, y el tipo de información necesaria. Los datos para tomar estas decisiones suelen ser bastante inciertos. En el nivel de planificación, se utilizan los recursos disponibles para maximizar la diferencia entre los ingresos y los costos (Díaz, 2017).

En el nivel operativo, el objetivo es cumplir con los requerimientos de los clientes de la mejor manera posible, reduciendo la incertidumbre sobre los parámetros conocidos. Sin embargo, aparece otro tipo de incertidumbre: la disponibilidad del producto o proveedor. Las incidencias y la política de urgencias pueden tener un impacto significativo en los resultados (García, 2022).

2. Importancia de los Puertos en la Cadena de Suministro

Los puertos son puntos de acceso fundamentales a las rutas comerciales y su relevancia económica se manifiesta en la importación y exportación de bienes, materias primas e incluso energía, ya sea como carga o combustible. Su papel como nodos estratégicos de poder es tan crucial que se consideran infraestructuras críticas, y cualquier actividad de compra o venta relacionada con ellos atrae la atención de los medios de comunicación y de los gobiernos (Fernández, 2024).

La actividad en los puertos es una alternativa real para el crecimiento económico y comercial de los países, ya que son esenciales para el comercio internacional. Estos puertos actúan como refugios para las embarcaciones que llevan a cabo operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque de grandes

volúmenes de mercancías necesarias para el consumo de las poblaciones. En este contexto, el transporte marítimo es actualmente el medio más eficaz para trasladar mercancías; su bajo costo, gran capacidad para transportar grandes volúmenes y su alcance en largas distancias son algunas de las razones que lo convierten en el mecanismo comercial más conveniente y rentable (Bobadilla & Venegas, 2018).

Desde tiempos antiguos, los puertos han sido centros estratégicos de comercio y han desempeñado un papel crucial en el desarrollo económico de los países. Con el avance tecnológico y la globalización, se ha facilitado el transporte masivo de mercancías a largas distancias, lo que ha consolidado este mecanismo comercial como el más conveniente y rentable. Esto convierte a los puertos en la columna vertebral del comercio intercontinental para el traslado a granel de materias primas y la exportación e importación de alimentos y bienes manufacturados (Bobadilla & Venegas, 2018).

Debido a las economías de escala, surge un nuevo paradigma en el que las infraestructuras deben ser de gran envergadura para conectar partes que anteriormente no eran transitables, ya que los buques, trenes, camiones y otros medios de transporte siguen aumentando en tamaño. Por ello, es importante destacar dos de las obras más significativas que conectan las rutas marítimas a nivel mundial: el canal de Panamá y el canal de Suez (Morales, 2019).

Los puertos trabajan como centros de distribución y almacenamiento temporal de mercancías, agilizando su trasbordo y envío a su destino final. A su vez, un factor clave es la ubicación estratégica de los puertos, la cual es de gran importancia en la cadena de abastecimiento. Aquellos situados en rutas comerciales principales o cerca de centros de producción y consumo se convierten en puntos de entrada y salida

preferidos, ya que su ubicación optimiza la movilización de bienes, disminuyendo los tiempos de entrega y costos (Fulfillment Hub, 2019)

Además de una ubicación estratégica, una adecuada infraestructura para manejar el volumen de mercancías es vital para las terminales portuarias. La eficiencia y capacidad de estas instalaciones, tales como equipos de carga y descarga, muelles, grúas, almacenes, entre otros, son indispensables para gestionar grandes volúmenes de carga (Fulfillment Hub, 2019)

En la cadena de suministro, la productividad y eficiencia de las terminales portuarias es un componente determinante. Los retrasos logran impactar considerablemente los tiempos de entrega y el flujo de mercancías. Es por esta razón que las terminales portuarias buscan implementar tecnologías y procesos que aumenten su eficiencia operativa, estos pueden enfocarse en la coordinación con otros actores de la cadena de suministro, sistemas de seguimiento, rastreo de carga y automatización de procesos. Por otro lado, la función de los puertos en la cadena de suministro abarca no solo el cumplimiento de los requisitos legales y regulatorios, sino también la gestión aduanera. Las terminales portuarias deben respaldar el cumplimiento de las normativas de seguridad y aduaneras, así como agilizar los trámites aduaneros para la entrega de las mercancías. Abarcando el desarrollo de procesos y sistemas y la coordinación con las autoridades aduaneras (Fulfillment Hub, 2019).

3. El Puerto de Chancay

La inversión extranjera china en Perú comenzó de manera significativa en 1992, cuando la empresa Shougang compró una mina de hierro. Posteriormente, China National Petroleum, en 1994 adquirió bloques de petróleo de la estatal Petroperú. Sin

embargo, la llegada de capital chino se incrementó notablemente a partir del inicio del siglo XXI. Por ejemplo, en 2014, Minmetals Group adquirió el yacimiento "Las Bambas" de Glencore Xstrata, y cinco años después, para invertir en el puerto de Chancay, Cosco Shipping Ports firmó un acuerdo. El proyecto del puerto de Chancay se inició hace más de una década, cuando las pesqueras Ribaud y Diamante se aliaron con la minera Volcán (ahora Glencore) para diversificar sus inversiones (Athena Lab, 2022).

En 2009 se firmó un tratado de libre comercio entre Perú y China debido al interés del país asiático en las materias primas peruanas, el cual fue optimizado el año pasado. A diferencia de otras relaciones comerciales, esta no se ha visto afectada por créditos muy altos difíciles de devolver. Perú ha recibido solo 50 millones de dólares en créditos de entidades crediticias públicas chinas en 2009, situándose así al final de la lista de receptores de préstamos chinos en Latinoamérica (Pajuelo, 2022).

La empresa Terminales Portuarios Chancay se creó en 2011, pero posterior a un periodo de cinco años, Glencore inició la búsqueda de un nuevo socio estratégico aparte de Perú. Desde 2014, China ha sido el principal socio comercial de Perú, desplazando a Estados Unidos de ese puesto. En 2017, el 26% de las exportaciones peruanas, valoradas en 11.700 millones de dólares, se dirigieron a China, mientras que el 23% de las importaciones, equivalentes a 8.750 millones de dólares, provinieron de ese país. El interés de China se centra en los minerales, el principal sector exportador de Perú, lo que posiciona al puerto de Chancay como el principal punto de salida de estas materias primas hacia China. Los envíos de regreso traerán manufacturas chinas, no solo para Perú, sino también para los países vecinos (Pajuelo, 2022).

Así, en 2019, la compañía china Cosco Shipping Ports se unió al proyecto con una inversión de 225 millones de dólares, adquiriendo el 60% de las acciones, mientras que Glencore retuvo el 40% restante. China Ocean Shipping Company, una empresa estatal china, es la cuarta naviera más grande del mundo en términos de buques de contenedores. Su división portuaria, Cosco Shipping Ports, pertenece al grupo Ocean Alliance, que moviliza el 40% de las mercancías a nivel global y cuenta con una cartera de terminales en Europa, el Mediterráneo, Medio Oriente, China continental, Sudeste Asiático, y América del Sur, manejando 297 terminales en 37 puertos (Athena Lab, 2022)

Figura 1

Ubicación Puerto de Chancay



4. Puerto de Traslado

Un Puerto Hub (también conocido como hub marítimo o puerto de traslado) es un puerto dedicado principalmente a la concentración y distribución de carga cuyo origen y/o destino está fuera del hinterland del puerto. Este tipo de puerto se enfoca principalmente en traslados de buque a buque, con una mínima incidencia de carga local. La definición de puerto Hub se relaciona esencialmente con el transporte de contenedores. Para tipos de tráfico diferentes, tales como graneles sólidos o líquidos, se opta por el transporte directo de un puerto a otro. Además, actualmente existen otros tipos de tráfico especializado, como el transporte de vehículos nuevos mediante buques Ro-Ro (Nassi, 2020).

Los puertos hubs pueden ser categorizados en dos principales tipos: a) Puertos Hubs Globales: estos puertos poseen una capacidad de carga considerable y una amplia cobertura geográfica. Generalmente se ubican en las rutas este-oeste y en las intersecciones de las principales redes de transporte marítimo. Ejemplos de puertos hubs globales incluyen Hong Kong, Freeport, Algeciras y Miami. Y los b) Puertos Feeder: estos puertos tienen una capacidad menor y una cobertura geográfica más limitada. Se encuentran en las intersecciones de rutas menos transitadas. Los puertos feeder reciben buques alimentadores procedentes de puertos hubs cercanos y sirven a los mercados de su propio hinterland (Pablo, 2019).

5. Contexto de la Cadena de Suministro Ecuatoriana

El contexto de la cadena de suministro en Ecuador se refiere a la gestión y estructura de esta cadena en el país, abarcando la producción, distribución y comercialización de productos y servicios. La cadena de suministro ecuatoriana está formada por diversos eslabones y actores que colaboran para satisfacer las necesidades

de los consumidores. Los componentes de la cadena de suministro ecuatoriana incluyen: a) aprovisionamiento: esta etapa se centra en garantizar la adquisición de materiales de alta calidad, como materias primas, insumos y otros materiales necesarios para la producción, b) producción: en esta fase se planifica y organiza la producción, que abarca actividades como la cosecha, procesamiento y transformación de los productos y c) distribución y Comercialización: la distribución y comercialización son aspectos clave para llevar los productos hasta los consumidores. En este sentido, la gestión eficiente de la cadena de suministro desempeña un papel fundamental en asegurar la entrega oportuna y segura de los productos (Cañadas & Sablón, 2019).

Para las empresas ecuatorianas, su competitividad se ve significativamente condicionada por la cadena de suministro. Una ejecución efectiva de esta cadena es crucial para que puedan mantenerse a la par en el mercado mundial.

Algunos aspectos clave en la cadena de suministro, tales como la implementación de tecnologías y la digitalización, han sido fundamental para poder automatizar los procesos, disminuir errores y tener una comunicación asertiva. De esta manera, las empresas ecuatorianas pueden mejorar la eficiencia y reducir costos beneficiando su competitividad en el mercado. Con el correcto uso de la digitalización, las empresas pueden conseguir una mayor capacidad de adaptación a cambios en la demanda y coordinación entre los diferentes actores involucrados, esto resulta en una mejor supervisión sobre los procesos de los productos y satisfacción en las necesidades de los clientes. (Linzan, 2020).

6. Integración del Puerto de Chancay

El Puerto de Chancay, ubicado a 75 kilómetros de Lima, se destaca como un proyecto clave para el desarrollo económico de Perú. Según Vallejo (2023) con una inversión de 3.600 millones de dólares, este mega puerto no solo revolucionará la logística peruana, sino que también promete abrir nuevas oportunidades económicas y profesionales. Se espera que reduzca significativamente los tiempos de tránsito de mercancías. Además, se anticipa que el puerto impulse el desarrollo tecnológico y la creación de empleo en sectores como la logística, la tecnología y la ciberseguridad, beneficiando tanto a Chancay como a sus comunidades circundantes. De este modo, se entiende que el nuevo puerto servirá como un punto de convergencia crucial para impulsar la expansión del comercio entre Asia y el Pacífico. Su ubicación geográfica y calado profundo lo convierte en un nodo logístico estratégico que promete facilitar el intercambio comercial entre ambas regiones (Asia y Sudamérica), ofreciendo una vía eficiente y directa para el transporte de mercancías. En este sentido, es imperativo enfocarse en Ecuador, dado que formará parte integral de esta nueva iniciativa de Perú. El país se verá directamente afectado al contar con un nuevo puerto hub para sus operaciones de comercio exterior con países asiáticos.

Es por ello que es esencial examinar detalladamente las potenciales ventajas que este puerto podría brindar a Ecuador, según Mera (2023). Un plan completo ya se ha elaborado sobre cómo se aprovechará este puerto tan pronto como sea inaugurado, lo cual incentiva la llegada de las navieras. Estas dejarán de transitar por Norteamérica y Centroamérica para llegar a Perú. En efecto, anteriormente en Ecuador se desviaban las mercancías hacia México o Estados Unidos para exportar al continente asiático. Sin embargo, gracias al terminal portuario de Chancay se abrirá una nueva ruta,

optimizando posiblemente los tiempos y costos de envío. De esta manera, se facilitará el flujo de productos ecuatorianos hacia los mercados asiáticos, reduciendo la dependencia de rutas más largas y costosas. No obstante, también es crucial considerar las posibles complicaciones que este desarrollo pueda acarrear para otras regiones.

6.1. Beneficios del puerto de Chancay en la Cadena de Suministro Ecuatoriana

En el caso de Ecuador, el funcionamiento del puerto de Chancay reducirá notablemente los tiempos y costos de envío de productos ecuatorianos hacia Asia, mejorando así la integración logística y la cadena de suministro (Valdivieso, 2024). El puerto de Chancay tendrá la capacidad de manejar hasta 1.5 millones de TEU (Twenty-foot Equivalent Units) al año, lo que permitirá una mayor eficiencia en el manejo de carga (Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú, 2022). Esta capacidad ayudaría a descongestionar otros puertos de la región, acelerando el tiempo de tránsito de las mercancías. Además, la ubicación estratégica del puerto facilitará el acceso a rutas marítimas directas hacia Asia, reduciendo la necesidad de transbordos y, por ende, los costos asociados. La integración de este puerto en la cadena de suministro también contribuirá teóricamente a la estabilidad de las rutas comerciales y a la mejora de la infraestructura logística regional.

6.2. Impacto geopolítico, ambiental y social del Puerto de Chancay

En cuanto a los desafíos de la integración, se proyecta que la provincia de Huaral se transformará en la principal entrada al Perú desde Asia y, simultáneamente, en un centro neurálgico para el intercambio comercial destinado a redistribuir la carga hacia Ecuador, Chile y Colombia. Villagra (2023) afirma que “el impacto geopolítico a nivel local, nacional y regional será innegable” (p.81). La planificación de la

infraestructura a desarrollar ha sido concebida considerando la recepción de mega buques, lo que conlleva un alto riesgo para otras naciones, ya que podría desplazarlas.

Por otra parte, según el integrante de la ONG Cooperación y biólogo marino Antony Apeño, existen varias consecuencias directas que afectarían la fauna y flora marina, alterando la biodiversidad en el Humedal Santa Rosa, su razón principal es el dragado necesario para la ejecución del mega puerto. Es evidente que existiría un impacto en las especies que se encuentran en el área debido a un cambio en la composición del fondo marino y playas cercanas. Además, las organizaciones sociales afirman que debido a las vibraciones producidas por las excavaciones subterráneas han provocado el hundimiento de más de diez viviendas (Blume, 2024).

7. Marco Legal y Normativo

Obtener un marco normativo integral diseñado para fomentar y regular la actividad económica, comercial y de inversión es de carácter primordial. En el caso de Ecuador, este marco normativo se denomina Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).

El Gobierno de Ecuador establece el código como:

Una Regulación en el proceso productivo donde se abarca las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas son encaminadas hacia la ejecución del Buen Vivir. Además, tiene como objetivo crear y consolidar las normas que fortalezcan y promuevan la producción de mayor valor añadido. (2020, p. 2)

Por lo tanto, este enfoque normativo no solo tiene como propósito regular las actividades económicas, sino también promoverlas de forma que aporten al desarrollo

integral del país, garantizando un crecimiento económico que sea compatible con los principios de equidad social y sostenibilidad.

Según el Artículo 4 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) del Gobierno de Ecuador (2020), los principales objetivos de esta legislación son diversos y abarcan desde un cambio estructural de la productividad al igual que tener incremento en el valor agregado y mejor sostenibilidad ecológica, hasta una liberación en el la administración de los democratización del acceso a los recursos productivos, con un enfoque especial en las micro, pequeñas y medianas empresas, así como en los actores de la economía popular y solidaria. Asimismo, se busca fomentar la producción nacional y el consumo sustentable, promover el empleo digno y de calidad, estimular la innovación y el emprendimiento, garantizar la equidad en el acceso a bienes y servicios, incentivar y regular la inversión privada en actividades social y ambientalmente responsables, entre otros objetivos que contribuyan al desarrollo integral y equitativo del país.

Así pues, se entiende que la presente legislación proporciona un ambiente oportuno para Ecuador, impulsando la inclusión económica con la ayuda de las MIPYMES y la economía popular. Al favorecer el acceso equitativo a recursos productivos y fomentar un entorno de negocio transparente, esta fortalece la estructura empresarial del país.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

1. Introducción

Este capítulo presenta el diseño de investigación para analizar la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana mediante la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo. Según Reidl (2011), "los diseños de investigación son el plan, la estructura y las estrategias que se utilizarán para obtener respuestas a las preguntas de investigación" (p.37). Por lo tanto, desempeña un papel crucial en el estudio, permitiendo alcanzar los objetivos planteados.

La finalidad de este capítulo es mostrar los enfoques, estrategias y métodos utilizados en la investigación. No solo ello, sino también se explicará cada fase del estudio, desde la selección de participantes para las entrevistas hasta el análisis de la información proporcionada, garantizando que todos los procedimientos se realicen de forma eficiente y precisa.

2. Enfoque

Se comprende por enfoque cualitativo al "el procedimiento metodológico que utiliza palabras, textos, discursos, dibujos, gráficos e imágenes" (Katayama, 2014, p. 43).

Con la definición previamente mencionada, para el presente trabajo se optó por un enfoque cualitativo, puesto que nuestro trabajo necesitará recopilar datos no numéricos de entrevistas. De esta manera, se logrará comprender e interpretar de manera correcta las percepciones que tienen los distintos profesionales acerca de cómo

beneficiaria el nuevo puerto de Chancay a sus empresas y lograr una optimización en la cadena de suministro ecuatoriana.

3. Alcance

En una investigación se pueden presentar cuatro tipos de alcance, los cuales son: el explicativo, descriptivo, correlacional y exploratorio (Ramos, 2020).

Para el presente trabajo, se basó en dos tipos de alcance. El exploratorio que se utiliza para investigar problemas nuevos o no estudiados con el objetivo de obtener conocimientos iniciales que orienten investigaciones futuras. Este tipo de investigación es flexible y adaptable a nuevas direcciones que surgen durante la recopilación de datos.

Para Ramos (2020), en el alcance exploratorio no se puede realizar el planteamiento de una hipótesis, debido a que todavía no se tiene la suficiente información para realizar proyecciones sobre el fenómeno de interés.

La introducción del Puerto de Chancay como puerto de transbordo en la cadena de suministro ecuatoriana es un proyecto muy reciente, sin antecedentes previos, que apoya el enfoque exploratorio para investigar un área que aún no se comprende. También proporciona un conocimiento inicial sobre los beneficios, desafíos y oportunidades de esta integración, que puede usarse como base para futuras investigaciones. Este alcance nos permitirá explorar y ofrecer una visión general de la amplitud de perspectivas y experiencias de diversos actores que contribuirán en este trabajo como el asistente comercial de Chancay Ports, Marcelo Vazquez, el jefe de importaciones de Indusur,

Gabriel Peña, CEO de Schecomex, Fabian schreckinger, Gerente de Evergreen, Soraya Pelaez, y Gerente de Omarsa, Luis Fuentes

El alcance descriptivo “busca realizar estudios de tipo fenomenológicos o narrativos constructivistas que busquen describir las representaciones subjetivas que emergen en un grupo humano sobre un determinado fenómeno” (Ramos, 2020). La investigación descriptiva nos ayudará a crear las preguntas para los distintos actores del sector importador y exportador de la cadena de suministro ecuatoriana y poder entender cómo el ingreso del Puerto de Chancay puede afectarles tanto de manera positiva como negativa.

4. Estrategia de Investigación

La estrategia de investigación de esta tesis se centra en la recolección de datos a través de entrevistas semiestructuradas. A continuación, se detalla la implementación de esta estrategia en el contexto específico de nuestro estudio.

4.1 Uso de Entrevistas Semiestructuradas

Según Díaz-Bravo et al. (2013) La entrevista semiestructurada comprende de un grado de adaptabilidad adecuada que ayuda a preservar la homogeneidad que se necesita para obtener un correcto análisis de las entrevistas que sea acorde al objetivo de la investigación.

Este tipo de entrevistas, conceden a los entrevistados poder responder de forma abierta las preguntas planteadas y a su vez conduce a que se formulen otras preguntas en el momento lo cual ayuda a abarcar todos los temas que se alineen al objetivo de la investigación.

4.2 Diseño de la Entrevista

Se desarrolló una lista de preguntas abiertas que permitan explorar las percepciones y experiencias de los participantes, alineadas al tema de investigación.

Preguntas para importadores ecuatorianos:

Jefe de importaciones Indusur, Gabriel Peña.

Jefe de importaciones Schecomex, Fabián Schreckinger.

1. Actualmente, su empresa, ¿con qué líneas navieras trabaja y cuánto es su tiempo de tránsito desde Asia a Ecuador? ¿El servicio es directo?
2. ¿Qué expectativa podría tener Usted, con el ingreso del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo para cargas desde China?
3. Tomando en cuenta todos los beneficios relacionados con la reducción de tiempos de tránsito y la posible optimización de la cadena de suministro, ¿cree que sería beneficioso para su empresa utilizar las líneas navieras que ofrecen el servicio desde China vía Chancay?
4. En caso de que otros actores en el sector importador adopten esta ruta, ¿Cómo cree que afectaría a la competitividad en el mercado que maneja su empresa?
5. Con un tiempo de tránsito de 28 a 30 días en el tiempo de llegada de sus importaciones desde Ecuador a China, ¿cómo afectaría esto a los costos operativos de su empresa?
6. ¿Han considerado cómo este cambio podría incrementar la satisfacción de sus clientes?

Preguntas para Gerente de Exportaciones de Omarsa, Luis Cifuentes:

1. ¿Cree usted que la integración del Puerto de Chancay podría incrementar la eficiencia de la cadena de suministro ecuatoriana?
2. ¿Qué expectativa tiene Usted, con el ingreso del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo?
3. Actualmente, Omarsa ¿con qué línea naviera trabaja y cuánto es su tiempo de tránsito desde Ecuador a China?
4. Considerando que el tiempo de tránsito entre China y Ecuador se reduciría gracias a la integración del nuevo puerto de Chancay, ¿cree que es beneficioso para su empresa utilizar las líneas navieras que recalen en este puerto?
5. Tomando en cuenta la reducción del tiempo de tránsito, ¿usted considera que podría beneficiar a Omarsa para diferenciarse de sus competidores?
6. No hace mucho entró en vigencia el Tratado de Libre Comercio entre China y Ecuador, nosotras asumimos que gracias a este acuerdo las exportaciones de camarón aumentarán, de ser así, ¿Cómo creen que este tratado, combinado con el uso del puerto de Chancay para el trasbordo, impactará a su empresa en términos de la capacidad para exportar grandes cantidades de productos y mejorar los tiempos de entrega a sus clientes en China?

Preguntas para asistente comercial de Chancay Ports - Cosco Shipping Company, Marcelo Vásquez:

1. ¿Cuáles son los beneficios que ofrece el puerto de Chancay frente a los puertos ecuatorianos?

2. ¿Cuáles son las expectativas del puerto de Chancay, de obtener las cargas del mercado ecuatoriano de importación y exportación con países de Asia?
3. Asimismo, tenemos entendido que el Puerto de Chancay se va a convertir en el hub para América del Sur, por eso ¿qué estrategias clave el puerto ha implementado para convertirse en el mismo?
4. Según lo que nos mencionó... En relación con los puertos ecuatorianos, ¿Cree usted que la utilización del Puerto de Chancay afectará la competitividad de los mismos?
5. ¿Qué sistemas de planificación y coordinación se están implementando para asegurar una integración fluida y rápida entre el Puerto de Chancay y los importadores/exportadores ecuatorianos?
6. ¿Cuál es el tiempo de tránsito estimado entre el último puerto de China y el primer puerto ecuatoriano?
7. Continuando con el tema de tiempos de tránsito, ¿Qué impacto cree usted que tendría la utilización del Puerto de Chancay, en los tiempos de tránsito para las exportaciones e importaciones ecuatorianas?
8. ¿Cosco tiene alianzas estratégicas con otras terminales, líneas navieras o actores clave en la industria que puedan potenciar el funcionamiento del puerto?

Preguntas entrevista Gerente de operaciones Evergreen, Soraya Peláez

1. Dado que China y Ecuador firmaron un TLC, vigente desde el 1 de mayo, ¿cree usted que se incrementarán las cargas entre los dos países?

2. ¿Dispone Evergreen de suficiente espacio en sus buques para enfrentar este posible incremento de cargas?
3. De acuerdo a la información que tenemos, Evergreen es la séptima naviera más grande en el mundo de contenedores y tiene un servicio con la empresa cosco que es la principal accionista del puerto de chancay, ¿cree usted que Evergreen integraría al puerto de chancay en sus rutas actuales?
4. ¿Cree usted que la tecnología e infraestructura del puerto de chancay podrían representar un beneficio en la cadena logística de importadores y exportadores ecuatorianos?
5. En días pasados tuvimos una entrevista con uno de los directivos del área comercial del Puerto de Chancay y nos comentó que el tiempo de tránsito entre China y este puerto sería de 23 días, por lo que:
6. ¿Evergreen estaría considerando utilizar el puerto de chancay para mejorar las tarifas de transporte marítimo por la reducción de los tiempos de tránsito?
7. ¿Podría convertirse la utilización del puerto de Chancay, en una ventaja competitiva para su empresa?
8. De acuerdo a un exportador de camarones, los espacios refrigerados para China son escasos. La posibilidad de un nuevo servicio con trasbordo en el puerto de Chancay, ¿podría de alguna forma incrementar los espacios para las exportaciones ecuatorianas hacia China?

9. A su criterio, un nuevo servicio utilizando el puerto de Chancay como puerto de trasbordo, ¿podría impactar positivamente las operaciones de los empresarios ecuatorianos?

10. ¿Cuáles considera que serían los desafíos logísticos que Evergreen confrontaría al utilizar el puerto de Chancay?

5. Procedimiento de Recolección de Datos

5.1 Selección de entrevistados

Una parte indispensable en la estrategia de investigación por entrevista es la selección de la muestra, la cual otorgará un gran valor al tema de estudio. López y Deslauries (2011) afirman que “indudablemente, la decisión sobre la elección de las personas estará determinada por el problema de investigación” (p.8). Por esta razón, se realizó la selección minuciosa de los stakeholders que podrían verse afectados por la implementación del nuevo puerto de Chancay, como los importadores y exportadores ecuatorianos, líneas navieras encargadas del traslado de mercancías y, por supuesto, los representantes del puerto de Chancay.

A continuación, se detallan los representantes que se seleccionaron para realizar las diferentes entrevistas.

a. Exportadores e Importadores Ecuatorianos

Para nuestra investigación nos enfocamos en una de las mayores empresas ecuatorianas exportadoras de camarón, Omarsa. Gracias a la participación del gerente de exportaciones, Luis Cifuentes, obtuvimos información relevante sobre sus expectativas, posibles beneficios y desafíos con la integración del puerto de Chancay en sus operaciones.

Por otro lado, entrevistamos a Indusur, una empresa importadora especializada en la venta de maquinaria agrícola y forestal, tractores, cosechadoras e implementos. El jefe de importaciones de esta prestigiosa compañía nos reveló su interés en este nuevo puerto y su posible integración en caso de que favorezca la rentabilidad de Indusur.

No obstante, esta no fue la única empresa importadora, sino también Schecomex, localizada en la capital del Ecuador y dedicada a la venta de herramientas, materiales y acabados para la construcción, también nos brindó su valiosa perspectiva sobre el tema de estudio y sus recomendaciones para los puertos ecuatorianos, el CEO Fabián Schreckinger fue el responsable de este gran aporte.

b. Representante de Chancay Ports

Marcelo Vásquez, asistente del área comercial de Chancay Ports, fue un eslabón indispensable para esta investigación, aportando información clave sobre el progreso, infraestructura, fases, tiempos de tránsito, objetivos, y otros aspectos del nuevo puerto. Sin duda, esta entrevista creó la base para realizar las entrevistas con los demás actores.

c. Línea naviera

Según la Cámara Marítima del Ecuador, Evergreen es la séptima naviera más grande del mundo. Por esta razón, no podíamos dejar de considerarla en nuestra investigación. Soraya Peláez, gerente de Evergreen, nos proporcionó valiosos conocimientos sobre el tema y consideraciones en caso de integrar el puerto de Chancay en sus rutas, tanto para las importaciones como para las exportaciones hacia y desde China.

5.2 Recolección y transcripción de las entrevistas

Para obtener una mayor precisión al capturar cada detalle de las preguntas, la información recopilada de las entrevistas será registrada y transcritas manualmente. La transcripción manual nos va a permitir estar atentos al tono y las pausas que una transcripción automática puede pasar por alto. De esta forma, podremos asegurar la esencia de la información proporcionada por cada entrevistado y presentarla de manera confiable, lo cual será esencial para el análisis posterior.

6. Procedimiento de Análisis de Datos

6.1 Interpretación de Resultados

El asistente comercial del puerto de Chancay, el gerente de Evergreen en Guayaquil, el jefe de importaciones de Indusur, el gerente de exportaciones de Omarsa y el gerente general de Schecomex son algunos de los participantes importantes con los que se realizarán entrevistas semiestructuradas. Los resultados se centrarán en los objetivos de la investigación. Estas entrevistas se realizan con el fin de proporcionar una comprensión completa de las percepciones y expectativas en relación con la incorporación del puerto de Chancay en la cadena de suministro ecuatoriana.

Se espera que las conclusiones salgan a la luz sobre los efectos que podría tener la utilización del puerto de Chancay como puerto de trasbordo en la competitividad, eficiencia y costos logísticos de las importaciones y exportaciones ecuatorianas.

7. Limitaciones de la Investigación

Las limitaciones para el presente trabajo podrán recaer en la improvisación por parte del entrevistador, dado que pueden surgir otros temas durante la entrevista, lo cual podría alterar el enfoque de la investigación. Por otra parte, la disponibilidad y

tiempo de los profesionales entrevistados representa una limitación crucial para el presente trabajo, puesto que podría acortar la duración de la entrevista. Por último, la coordinación de horarios juega un papel importante debido a que puede retrasar la obtención de información y extender la culminación del trabajo.

8. Cronograma de la Investigación

8.1 Planificación del Cronograma

Se desarrolló un cronograma detallado que incluye las etapas y tiempos estimados para cada actividad. En esta planificación se encuentran las fechas de las entrevistas con los participantes seleccionados (jefe de importaciones de Indusur, Gerente de exportaciones de Omarsa, Gerente General de Schecomex, gerente comercial de Evergreen y asistente comercial del puerto de Chancay). Las entrevistas se estructuraron cuidadosamente para maximizar la disponibilidad y participación de los entrevistados, asegurando que se cubrieran todos los temas importantes. Las fechas seleccionadas permitieron una recopilación de datos oportuna, lo cual fue esencial para obtener un análisis más detallado. Cada entrevista tuvo un propósito específico: comprender las necesidades y expectativas de los entrevistados para evaluar el potencial y los desafíos de la integración del puerto de Chancay a las cadenas de suministro ecuatorianas.

El primer paso fue la creación del cuestionario para la entrevista. Posteriormente, para coordinar las entrevistas, nos contactamos vía email con los participantes seleccionados, estableciendo como fecha límite para realizar las entrevistas el día 5 de agosto del 2024. Al obtener una respuesta favorable, se desarrolló las entrevistas por medio de la plataforma Zoom, Microsoft Teams y también de manera presencial.

Posterior a la obtención de las entrevistas, se transcribieron y analizaron los datos obtenidos. Este análisis permitió una amplia comprensión de las expectativas de los participantes sobre el tema. Cabe mencionar que los resultados del análisis se adjuntaron en la investigación.

CAPÍTULO III

Este capítulo se enfocará en la situación actual del sistema portuario ecuatoriano, con la finalidad de proporcionar información relevante relacionada con la infraestructura y características de los puertos del país. Este análisis inicial es fundamental para comprender la relevancia y el impacto del puerto de Chancay, el cual se abordará más a detalle en las secciones posteriores.

1. Puerto de Guayaquil

Inicios

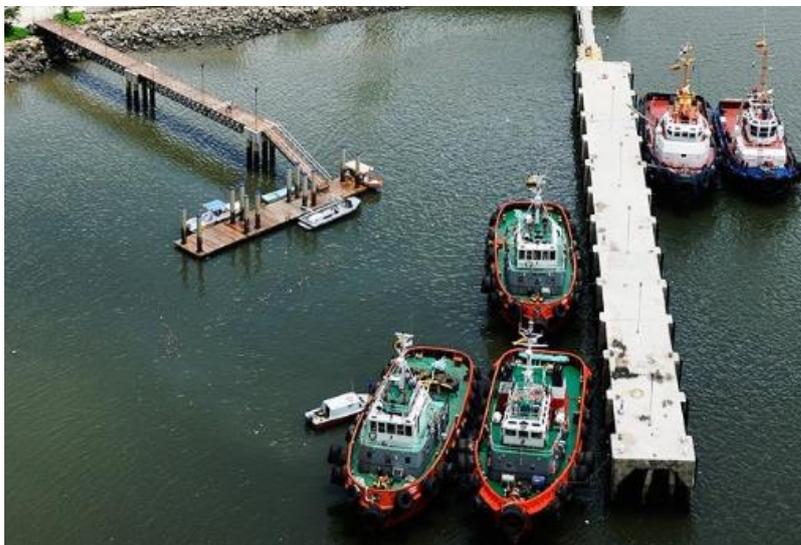
En sus inicios, el puerto de Guayaquil operaba en el Río Guayas. Sin embargo, debido a limitaciones de infraestructura y problemas de sedimentación, en 1940 se comenzó a buscar una ubicación más adecuada para un puerto marítimo moderno.

Calado

Actualmente ubicado en el Golfo de Guayaquil, el puerto de Guayaquil (el puerto con mayor exportación de banano) ha sido objeto de estudios de diseño, prefactibilidad y factibilidad para determinar una profundidad de dragado de 10.5 metros (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2011).

Figura 2

Servicios brindados por Autoridad Portuaria de Guayaquil



2. Ubicación estratégica

Ubicado en el Estero Salado, el puerto de Guayaquil es uno de los principales puertos de la costa del Pacífico oriental. Se estima que aproximadamente el 70 % de las exportaciones privadas de Ecuador se envían a través de sus instalaciones, mientras que el 83 % de las importaciones del país ingresan por este puerto. Las terminales del puerto están gestionadas por entidades particulares que están específicamente capacitadas en el tema, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Contecon Guayaquil S.A. se encarga principalmente del manejo de contenedores, mientras que Andipuerto Guayaquil S.A. Opera como una terminal granelera. No obstante, Guayaquil es uno de los principales puertos de Ecuador debido a cuenta con tres terminales portuarios más como el terminal de Fertisa, Naportec S.A. y TPG que facilitan la entrada y salida de grandes volúmenes de carga.

3. Infraestructura

El acceso al terminal desde el mar se efectúa por medio de un canal de 51 millas náuticas de longitud, dividido en un canal exterior de 10.8 millas náuticas en ambiente marino y un canal interior de 40.2 millas náuticas bajo la influencia del estuario (Zonológica, 2017). El puerto dispone de una Zona de Apoyo Logístico que abarca 14 hectáreas, destinada al almacenamiento y reparación de contenedores, y donde también se encuentran las oficinas administrativas.

4. La capacidad máxima de TEU'S que manejan

El Terminal de Contenedores y Multipropósito de Guayaquil, está dirigido por la compañía Contecon Guayaquil (CGSA) desde 2007, ha alcanzado un total de 13 millones de TEU movilizados hasta el año 2022 (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2022).

En el año 2021, las terminales de Guayaquil (Ecuador) obtuvieron la séptima posición en el ranking por movimientos de TEUs, pasando de 2,071,124 TEUs en 2020 a 2,163,151 TEUs en 2021, lo que representó una variación del 4.4% (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2022).

En Guayaquil, reconocido por especializarse en el manejo de carga refrigerada y contenerizada, por sus exportaciones de cacao, banano y camarón, el TPG o Terminal Portuario de Guayaquil es el principal terminal del Ecuador, debido a la concentración de las principales industrias, en la zona en la que está ubicado. Este terminal mantiene un destacado enfoque en América del sur y del norte, Asia y el Mediterráneo como destinos de carga (TPG – SAAM Terminals, 2024).

Por otro lado, Naportec S.A maneja un volumen anual de 377,315 TEUs y 2,791,865 toneladas métricas de carga movilizada. Se caracteriza por manejar cargas refrigeradas, movilizandando 229 buques anualmente lo que permite que Guayaquil sea la terminal más importante de la región (Naportec, 2024).

Por último, el terminal de Fertisa que está ubicado al sur de Guayaquil, maneja una capacidad de 120,000 toneladas de graneles sólidos y 5,500 TEUs. Al año este terminal abarca una capacidad de 2.5 millones de toneladas y 150,000 TEUs (Terminal Fertisa, 2024).

5. Equipamiento

Para facilitar la carga y descarga de mercancías desde las embarcaciones hasta esta zona, el puerto cuenta con 6 grúas porticas, 3 grúas móviles, 16 apiladores, 23 grúas RTG, y más de 80 camiones de transporte (Contecon Guayaquil, 2021).

Figura 3

Puerto de Guayaquil



Nota. Tomado de (Cámara Marítima del Ecuador, 2022)

Desde que se inició el proceso de modernización en 2013, el Puerto de Guayaquil ha experimentado una transformación significativa. Efectivamente, Zonológica (2017) afirma que los cambios implementados han conducido a mejoras significativas en la eficiencia operativa del Puerto de Guayaquil, reflejadas en tiempos reducidos de estadía de las embarcaciones en muelle, un aumento en la cantidad de arribos de naves y en el movimiento de contenedores. Además, se ha simplificado la gestión administrativa y se han conservado las áreas portuarias, manteniendo su ecosistema en excelentes condiciones.

Esto quiere decir que el puerto de Guayaquil, gracias a su proceso de modernización y su ubicación geográfica estratégica, se ha consolidado como uno de los más competitivos de la región. Esto ha permitido incrementar significativamente los índices de movilización del comercio exterior.

6. Puerto de Posorja

6.1 Inicios

DP World es la empresa encargada de los servicios, construcción y operación del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, bajo una concesión de 50 años. En junio del año 2016, esta multinacional obtuvo la concesión para desarrollar y gestionar la primera fase del primer puerto de aguas profundas en Ecuador, comenzando las obras en julio de 2017. Este puerto estratégico conecta la costa suroccidental con los corredores marítimos orientales, facilitando el intercambio intercontinental de mercancías (Cadena, 2021).

Cabe mencionar que el Puerto de Aguas Profundas de Posorja comenzó sus operaciones en agosto del año 2019 con la llegada del primer buque, el Santo Express,

con una capacidad de 494 TEUS. En su primer año de operación, el puerto ha recibido 180 buques Neo Panamax (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

6.2 Infraestructura

En la primera fase de inversión de la concesionaria dubaití DP World en el puerto de Posorja, se han importado 4 grúas pórtico y 15 grúas RTG. También se han instalado escáneres de rayos X de primera calidad para mejorar el control de carga y se ha preparado un muelle de 480 metros, que se ampliará otros 400 metros en la segunda fase. Este muelle permitirá el atraque simultáneo de dos embarcaciones y tiene una capacidad anual para recibir 750,000 contenedores TEU (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

Este puerto cuenta con 21 millas náuticas de longitud, un canal de acceso de 16.5 metros de profundidad y 175 metros de ancho el cual optimiza el tiempo de entrada y recepción de buques. Además, DP World Posorja desarrolló el Lorry Park que cuenta con un área de 48.000 metros cuadrados que optimiza la gestión portuaria. Adicionalmente, posee una capacidad de 74 vehículos livianos y 88 pesados y dispone de una gama de instalaciones y equipos tales como grúas, ambulancia, comedores, zona de ventas de comida, etc. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

En Durán se encuentra el Centro Logístico del puerto, donde ofrece servicios a cada red portuaria de Guayaquil. Las instalaciones están segmentadas en dos áreas: una enfocada al cross-docking de banano, café y cacao, y otra dirigida al depósito de contenedores vacíos (Drouet, 2021).

Figura 4

Puerto de Posorja



Nota. Tomado de (Drouet, 2021).

6.3 Ubicación estratégica

El Puerto de Posorja está situado en la provincia de Guayas, Ecuador, específicamente en la parroquia Posorja del cantón General Villamil Playas, con dirección exacta en 539, Guayaquil, Ecuador. Este puerto de aguas profundas se encuentra estratégicamente ubicado en la costa del Pacífico, a 100 kilómetros de la ciudad de Guayaquil (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

6.4 La capacidad máxima de TEU'S que manejan y calado

El nuevo Puerto de Aguas Profundas de Posorja, operado por DP World, cuenta con un canal de acceso con una profundidad de 16.5 metros. Esta característica permite el atraque de buques Neo Panamax y Post Panamax en su terminal, que tiene una capacidad anual de 750 mil TEUs (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

6.5 Equipamiento

El Puerto de Posorja dispone de un total de 7 grúas, distribuidas de la siguiente manera: cuenta con 4 grúas que fueron recibidas en el año 2020 (1 pórtico y 3 RTG) y

con otras 3 grúas pórtico adicionales que fueron adquiridas anteriormente (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

7. Puerto de Manta

7.1 Infraestructura y Calado

Según la Autoridad Portuaria de Manta (2016), el puerto de Manta cuenta con dos muelles de espigón capaces de recibir hasta cuatro embarcaciones simultáneamente, con una extensión total de 800 metros lineales, una profundidad de hasta 12 metros y una plataforma de 45 metros de ancho. Además, dispone de un muelle marginal destinado a actividades como pesca de altura, pesca artesanal, descarga y servicio de cabotaje, con una profundidad máxima de 6.50 metros y una longitud de 618 metros lineales. El puerto también se distingue por sus áreas de almacenamiento entre cubiertas y patios que cubren 119,012 metros cuadrados, así como por sus dos básculas que facilitan el servicio de pesaje.

Adicionalmente, este puerto tiene instalaciones que permiten un proceso eficiente para la correcta recepción de embarcaciones durante su permanencia en el mismo. Según la Autoridad Portuaria de Manta (2016), estas instalaciones garantizan "una fácil maniobra para la estancia segura de los buques, facilitando las operaciones de carga, descarga, avituallamiento, así como la llegada de cruceros y turistas" (p. 2).

Figura 5

Instalaciones Autoridad Portuaria de Manta



Nota. Tomado de (Autoridad Portuaria de Manta, 2016)

7.2 Ubicación estratégica

El puerto de Manta cuenta con siete conexiones viales, que incluyen la vía Puerto-Aeropuerto, la Circunvalación, la Costanera, la Rocafuerte-Chone, la Montecristi-Portoviejo-Jipijapa, la Avenida 4 de noviembre y la Avenida de la Cultura (Autoridad Portuaria de Manta, 2016). Ubicado en la provincia de Manabí, a orillas del Océano Pacífico, este puerto se posiciona como un punto clave de conexión e integración del comercio exterior de Sudamérica con otras regiones del mundo. Según la Autoridad Portuaria de Manta (2016), el puerto tiene una longitud de 80°43' Oeste y una latitud de 0°57' Sur, siendo el principal puerto marítimo, pesquero y turístico de Ecuador, que recibe anualmente numerosos cruceros.

Figura 6

Ubicación Estratégica del Puerto de Manta



Nota. Tomado de (Autoridad Portuaria de Manta, 2016)

Además de su ubicación privilegiada, Manta ofrece una variedad de opciones de hospedaje, cuenta con el mejor aeropuerto internacional de Ecuador, excelentes infraestructuras de transporte terrestre, diversos paisajes y playas que rodean la ciudad y sus alrededores, así como una vibrante vida nocturna que satisface todos los gustos (Autoridad Portuaria de Manta, 2016).

Ser un puerto multipropósito caracteriza al puerto de Manta, con una profundidad natural de 12 metros y una ubicación privilegiada equidistante entre las principales rutas marítimas y otros puertos. La Autoridad Portuaria de Manta es la encargada en la medición de calidad del servicio para lograr una atención de alta calidad para los diversos usuarios, la cual es monitoreada regularmente.

7.3 Equipamiento

Para el manejo eficiente, seguro y ágil de todo tipo de carga, el puerto dispone de equipamiento moderno como Mobile Harbour Crane, Reach Stacker, Empty Handler, Fork Lifts, Spreaders y camiones de gran capacidad. Además, cuenta con equipos complementarios proporcionados por empresas particulares, incluyendo remolcadores con potencia de 700 HP a 1,200 HP, tolvas, grúas telescópicas, spreaders especiales y absorbentes para líquidos (Autoridad Portuaria de Manta, 2016).

7.4 La capacidad máxima de TEU'S que manejan

Aunque el movimiento de carga contenerizada se reactivó en 2019 y 2020, alcanzando un pico de 8,475 TEUs, en 2022 se movilizaron 6,487 TEUs, lo que representó una disminución del 19% en comparación con el año anterior (Autoridad Portuaria de Manta, 2023).

Esto destaca que el puerto de Manta posee una ubicación favorable con instalaciones y equipos de vanguardia para proporcionar servicios eficientes. Tanto su infraestructura moderna como equipamiento especializado, buscan que todas las operaciones se realicen de forma más segura. Estos factores facilitan la manipulación de diferentes tipos de mercancías y atraen una gran variedad de embarcaciones.

8. Puerto Bolívar

8.1 Inicios

La inauguración del puerto mayor y del muelle de hierro se celebraron en un acto trascendental el 24 de julio del año 1868. El puerto marítimo de Puerto Bolívar comenzó con la operación de dos compañías: la inglesa Gulf Line y la alemana Kosmos. Antes de 1880, el viejo vapor de Olmedo tenía rutas frecuentes a Guayaquil desde Puerto Pital y Puerto Pilo, haciendo escala en Puná.

El nuevo muelle de hierro, equipado con faroles y un piso de guayacán, tenía rieles que llegaban hasta la zona de carga y descarga. En él, atracaban caletas como en Quito y Manabí; además de algunos buques de vela peruanos que cubrían rutas entre Callao y Paita. También operaban motonaves como Jambelí y Chimborazo, y el vapor de la Panama Railroad Company, que trabajaba para la South American Development Company, el cual controla la estiba y desestiba de los depósitos de oro situado en Portovelo y Zaruma (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2023).

En 1894 se habilitó Puerto Bolívar para el comercio de importación y exportación, desplazando a Puná. Este puerto contaba con un muelle y terminal férrea para carga y descarga. Los principales productos de importación incluían víveres, telas de seda, lana y algodón, calzado, herramientas agrícolas, artículos de bazar, armas de caza, muebles, medicamentos, cristalería, loza y utensilios domésticos de hierro esmaltado (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2023).

Tras el cierre por seguridad debido a la invasión peruana, Puerto Bolívar reabrió en marzo de 1953 bajo la gestión de la Agencia Naviera de Augusto San Lucas a través de la Graceline, facilitando la entrada de barcos de bandera americana como el Santa Rita. Esto normaliza la llegada de barcos de la Estándar Banana Line con bandera hondureña y vapores alemanes en medio de la disputa por el monopolio de compra de banano entre compañías de Europa y América. La compañía Estándar incluso propuso la construcción de dos nuevos puertos marítimos durante esta guerra por la compra de banano (Diario Correo, 2018).

Actualmente, Puerto Bolívar avanza hacia el progreso con la construcción de un moderno terminal multipropósito, que tendrá una plataforma de 240 metros por 100 metros. Esta estructura contará con todas las facilidades, incluyendo equipos de grúas

de pórtico, permitiendo así el arribo de naves de hasta 14 metros de calado durante la marea baja (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2023).

8.2 Su infraestructura

Puerto Bolívar cuenta con una infraestructura robusta que incluye un espigón de 130 metros de largo y un calado de 10,5 metros, además de un muelle marginal de 365 metros de largo que permite la operación simultánea de dos buques. Dispone de 6 grúas pórtico y 18 RTG, junto con una zona de almacenamiento de 27.104 metros cuadrados distribuida en 13 bodegas para carga general, material a granel y cajas de banano. También cuenta con amplias áreas de parqueadero y un edificio para actividades antinarcóticos. El puerto de Puerto Bolívar utiliza un sistema semi-mecanizado para embarcar cajas de banano, donde también se exportan en contenedores refrigerados. A las naves les toma en promedio 3 horas con 45 minutos ingresar o partir del terminal desde el momento que toma un recorrido global (Chimarro, 2018).

Figura 7

Puerto Bolívar



8.3 Su ubicación estratégica

Puerto Bolívar, ubicado en el cantón Machala, El Oro, es un puerto marítimo situado al sur de Guayaquil y protegido por el Archipiélago de Jambelí. Su canal de navegación tiene una profundidad que varía entre 13 y 14.5 metros, dependiendo del plano de referencia de mareas, y se extiende a lo largo de 4.5 millas náuticas desde la boya de mar hasta el atracadero (APPB, 2021). La concesión de este puerto ha generado un aumento significativo en el empleo en Machala, con aproximadamente 600 empleos directos y 1800 empleos indirectos hasta la fecha (Drouet, 2021).

8.4 La capacidad máxima de TEU'S que manejan

Durante el año 2020, su capacidad máxima fue de 200,000 TEUs. Sin embargo, este muelle, que tendrá una longitud de 450 metros, está diseñado para manejar hasta 600,000 TEUs anuales. La iniciativa también incluye la capacidad de recibir buques de mayor calado y capacidad, lo que abre nuevas oportunidades para líneas de exportación adicionales en el puerto (Autoridad Portuaria de Bolívar, 2020).

8.5 Calado

El Puerto Bolívar dispone de un calado máximo de 14,5 metros en su muelle 5, lo que facilita la llegada de buques de gran tamaño como el MSC Maxine, que tiene una capacidad de 9,411 TEUs y requiere un calado de 14,5 metros. Detalladamente, los calados en los diferentes atracaderos del puerto son los siguientes (Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, 2023): atracaderos número 1 y número 2: -10 metros, el número 3: -10,4 metros, el número 4: -11,8 metros y el número 5: -14 metros

8.6 Equipamiento

El Puerto Bolívar cuenta con un total de 34 grúas, distribuidas de la siguiente manera: 2 grúas sts, 18 grúas rtg y 4 grúas móviles (Autoridad Portuaria de Bolívar, 2020).

8.7 Comparación del Puerto de Chancay con Puertos Ecuatorianos

En el análisis comparativo de los puertos de Ecuador con el puerto peruano de Chancay, se evidencian características distintivas en términos de profundidad de calado y capacidad de manejo de contenedores. Entre los puertos ecuatorianos, el Puerto de Posorja, ubicado en la provincia de Guayas, se destaca con un impresionante calado de 16.5 metros, posicionándose como uno de los más profundos de la región. Le sigue el Puerto Bolívar, con un calado de 14.5 metros, demostrando la capacidad de Ecuador para albergar embarcaciones de gran calado. Por otra parte, el puerto más representativo de Ecuador es el puerto de Guayaquil que tiene un calado de 10.5 metros y por último el puerto de Manta ofrece un calado de 12 metros.

No obstante, el puerto de Chancay supera a todos los puertos previamente mencionados de Ecuador, con un calado de 17.8 metros y posee una capacidad entre 18000 y 24000 TEU's.

Esta variación en su capacidad y profundidad es fundamental para que el Puerto De Chancay se posicione como el puerto hub para la región. Aunque la variación entre el calado con el puerto de Posorja no es alta, Chancay tiene más capacidad de gestión de contenedores.

Esta diferencia en profundidad y capacidad resalta el potencial de crecimiento del Puerto de Guayaquil, a pesar de su importancia histórica, también queda rezagado ante el potencial de Chancay para manejar mayores volúmenes de carga contenerizada.

Para finalizar, este análisis comparativo sobre los puertos ecuatorianos y el nuevo puerto de Chancay destaca los retos y expectativas que se tienen con los mismos.

Tabla 1

Calado de los diferentes puertos ecuatorianos

PUERTO	CALADO
Guayaquil	10.5 metros
Manta	12 metros
Bolívar	14.5 metros
Posorja	16.5 metros
Chancay	17.8 metros

Figura 8

Calado de Puertos Ecuatorianos y Puerto de Chancay



8.8 Tratado de libre comercio que firmó Ecuador con China

El Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China marca un hito significativo como el primer acuerdo comercial que Ecuador ha suscrito con un país asiático. La firma se realizó de forma virtual y simultánea el día 10 de mayo en Quito y el 11 de mayo de 2023 en Beijing (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023). Durante el proceso de negociación, se realizaron cuatro rondas y múltiples reuniones técnicas de abril a diciembre de 2022, todas realizadas de manera virtual. Este acuerdo, centrado en bienes, abarca un total de 17 disciplinas que incluyen acceso a mercados, facilitación aduanera, defensa comercial, cooperación económica, medidas sanitarias y fitosanitarias, solución de controversias, y un capítulo específico dedicado al comercio electrónico (Prado & Redroban, 2023).

En el ámbito de bienes, el comercio bilateral entre ambos países alcanzó aproximadamente los 12.000 millones de dólares en 2022. Las exportaciones sumaron 5.823 millones de dólares, principalmente productos como concentrado de plomo y cobre, camarón, otros minerales, balsa, cacao, banano, madera y sus derivados.

Además, el total de importaciones llegó a 6.353 millones de dólares en el cual se incluyó la manufacturación de metal, celulares, teléfonos, computadoras, automóviles, máquinas y sus componentes, entre otros. Es importante señalar que el 77% de las importaciones procedentes de China se centraliza en materia prima, provisiones y combustible. combustibles, componentes fundamentales para la producción (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023)

El Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China ofrece varios beneficios para las exportaciones ecuatorianas. El principal beneficio es el acceso mejorado para nuestra oferta exportable actual y potencial en un mercado compuesto por 1.400 millones de consumidores con un elevado poder adquisitivo (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2023)

Se estableció también una Comisión de Libre Comercio encargada de la gestión y supervisión del acuerdo comercial, asegurando la transparencia en su implementación y la adopción de normativas comerciales. Asimismo, se reafirman las herramientas de protección a la industria nacional, como los derechos compensatorios, las salvaguardias y las medidas antidumping, esta última permitiendo la suspensión del programa de liberación arancelaria por hasta cuatro años, con la posibilidad de aplicarse múltiples veces para un mismo producto (Prado & Redroban, 2023).

8.9 Balanza comercial Ecuador-China

Este tratado tiene como objetivo principal fomentar la expansión y diversificación del comercio entre ambos países, así como impulsar el desarrollo sostenible de la economía ecuatoriana. El acuerdo facilitará el acceso de productos nacionales a un mercado compuesto por aproximadamente 1.400 millones de consumidores, con un ingreso per cápita anual estimado en USD 19,841 por paridad

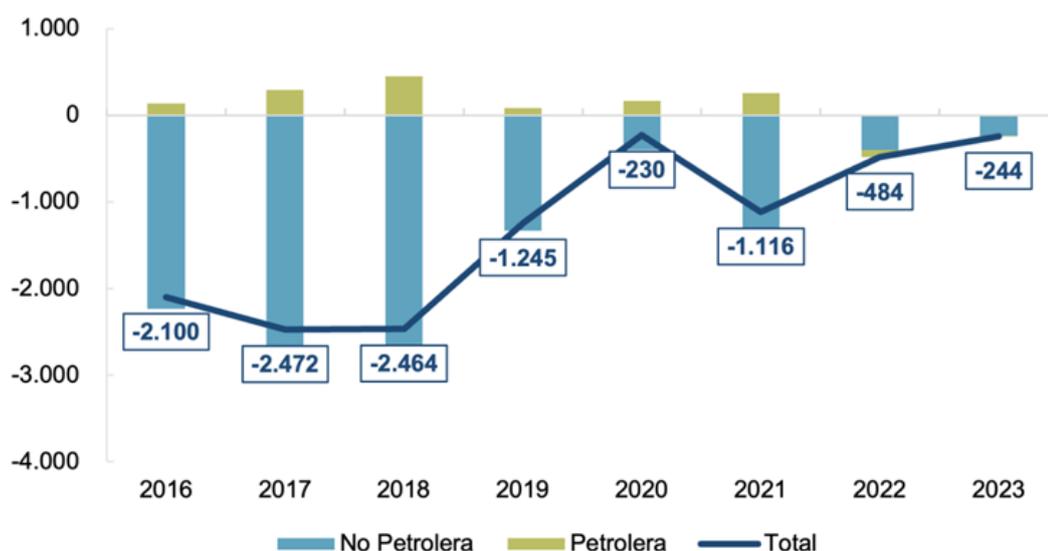
de poder adquisitivo, según datos del Fondo Monetario Internacional (FMI). Según proyecciones del mismo organismo, se espera que la actividad económica de China crezca un 4.2% en 2024, manteniéndose alrededor del 3.8% en promedio para el período 2025-2028. Estas cifras superan los promedios estimados tanto para la economía mundial (3.2%) como para las economías avanzadas (1.8%) (BCE, 2024).

Con la entrada en vigor del tratado, se anticipa un acceso potencial a un mercado de más de 1,400 millones de consumidores, con un aumento esperado en las exportaciones de productos como camarón, banano, cacao, rosas, calamar, harinas de pescado, cuero, botones, y con una nueva oferta exportable que incluye carnes congeladas, espinaca, guabas, té, piña, aguacate, pitahaya, arándanos, mermeladas, quinua, lácteos, espárragos, entre otros (Prado & Redroban, 2023).

El análisis de la evolución de la balanza comercial acumulada entre enero y noviembre de los años 2016 a 2023 muestra un déficit para Ecuador. No obstante, este déficit ha disminuido significativamente, pasando de USD -2,100 millones en 2016 a USD -244 millones en 2023, debido principalmente al mejor desempeño de las exportaciones de camarón y productos mineros en comparación con las importaciones (BCE, 2024).

Figura 9

Balanza comercial petrolera, no petrolera y total entre China y Ecuador



Nota. Tomado de (BCE, 2024)

8.10 Productos ecuatorianos exportados a China

China representa uno de los principales socios comerciales de Ecuador. Según el Banco Central del Ecuador (2024) entre 2016 y 2023, las exportaciones acumuladas de Ecuador a China de enero a noviembre promediaron USD 2.844 millones. Durante este período en 2022, las exportaciones a China alcanzaron un récord histórico de USD 5.376 millones. En 2023, aunque las exportaciones se mantuvieron altas con USD 5.292 millones, representaron una disminución del 1,6% en comparación con el año anterior.

En Ecuador, el camarón es el producto no petrolero más exportado a nivel mundial, pero también lo es para China. Durante el año 2023, China ha experimentado un notable crecimiento en las importaciones de camarón. Las exportaciones de este producto hacia China han aumentado significativamente, con su participación pasando

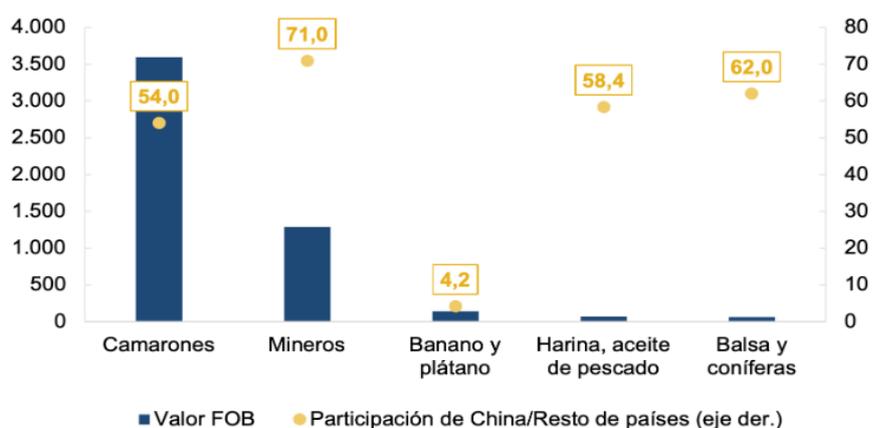
del 13,3% entre enero y noviembre de 2016 al 67,9% en el mismo periodo de 2023 (Banco Central del Ecuador, 2024).

Por otro lado, durante el período de enero a noviembre de 2022-2023, las exportaciones de concentrados de plomo y cobre promediaron aproximadamente USD 1.108 millones, en comparación con un promedio de solo USD 180 millones durante los mismos meses de 2016-2020 (Banco Central del Ecuador, 2024). Estos datos indican un notable cambio en la dinámica comercial entre Ecuador y China, destacando un incremento en la demanda de productos clave como el camarón y los concentrados de metales, sugiriendo un año 2023 de expansión significativa en estos sectores de exportación.

El camarón, los concentrados de plomo y cobre no son los únicos productos que exporta Ecuador a China. Esto también se refleja en otros sectores, como los productos mineros, balsa y coníferas, y harina y aceite de pescado, donde un porcentaje significativo de estas exportaciones también tiene como destino principal a China.

Figura 10

Productos ecuatorianos exportados a China



Nota. Tomado de (BCE, 2024)

8.11 Productos que importa Ecuador desde China

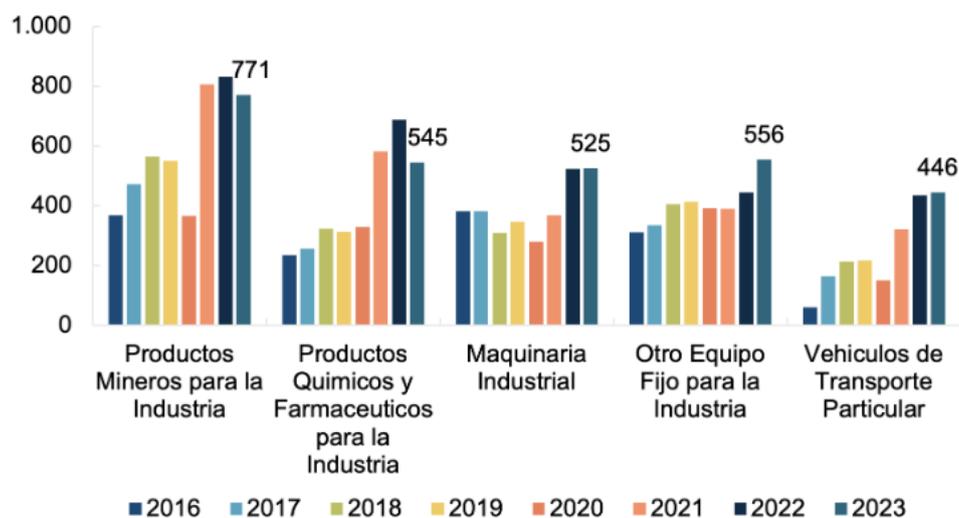
En los primeros once meses de 2023, las importaciones desde China alcanzaron un total de USD 5.536 millones, mostrando una reducción del 5,5% en comparación con el mismo período del año anterior (Banco Central del Ecuador, 2024). Entre los principales productos de importación por subgrupo de clasificación según uso o destino económico (CUODE), se destacan: productos mineros para la industria, productos químicos y farmacéuticos, maquinaria industrial, otro equipo fijo para la industria y vehículos de transporte particular. Según la información presentada, los tres primeros grupos mencionados experimentaron crecimientos significativos entre 2021 y 2023. Además, las importaciones de otro equipo fijo para la industria y de vehículos particulares continuaron su tendencia ascendente en 2023, superando los niveles importados el año anterior (Banco Central del Ecuador, 2024).

Estos datos sugieren una dinámica de importaciones de Ecuador desde China que, a pesar de la disminución general, considera áreas específicas de crecimiento robusto, indicando una adaptación continua a las necesidades industriales y de transporte. Las importaciones incluyen principalmente productos manufacturados que varían en tecnología, abarcando desde baja hasta alta.

Figura 11

Productos ecuatorianos importados desde China

En millones de USD, acumulado de enero a noviembre de 2016-2023



Nota. Tomado de (BCE, 2024)

8.12 Productos chinos con desgravación arancelaria

A partir del 1 de mayo entraron a Ecuador una cantidad superior a 4.600 tipos de productos desde China con desgravación inmediata. Sin embargo, para preservar la industria local, otros productos del país asiático se desgravarán gradualmente. Los insumos o productos para el sector industrial, tales como agroquímicos, fertilizantes, bombas hidráulicas, ciertos medicamentos, transformadores eléctricos y tractores, se encuentran en la lista de los productos a pagar 0% arancel a partir de la entrada en vigencia del TLC. De la misma manera, las bicicletas, las cámaras digitales y las lámparas led.

Por otra parte, dentro de los productos con desgravación a mediano y largo plazo se encuentran artículos de higiene y tocador, alimentos como anchoas, anguilas, pescados frescos, mermeladas y productos en conserva. Para ser más precisos, son

otras 1.666 subpartidas o tipos de productos asiáticos los que serán desgravados en un lapso de entre 5 a 10 años.

A la vez, son 1.089 subpartidas que serán desgravadas en un periodo de entre 15 a 20 años, entre ellos están los artículos de plástico, carros, maletas y juguetes. En el caso de los vehículos chinos, actualmente pagan entre 35% y 40% de arancel para entrar a Ecuador. A pesar de ello, gracias al tratado de libre comercio, los aranceles de la mayoría de carros provenientes de China serán liberados en un lapso de 15 años.

8.13 Productos ecuatorianos con desgravación arancelaria

China es el mercado principal de las exportaciones de camarón ecuatoriano, obteniendo, según la Cámara Nacional de Acuicultura, una participación que representa el 59% en el total de las exportaciones del mismo. El camarón es el primer producto que se exporta al país asiático, de este modo, para el año 2023 se exportaron 1.576 millones de libras, equivalentes a un valor de USD 3.500 millones.

A pesar de que en China el camarón tiene un arancel de 5%. Actualmente, el camarón paga 2% debido a un permiso exclusivo de China con destino a diversos países donde provenga el importe de este producto. Gracias al acuerdo entre Ecuador y China, el camarón dentro de 10 años dejaría de pagar aranceles. De forma similar, uno de los productos ganadores del tratado de libre comercio es el banano ecuatoriano, este producto tiene a China como el quinto mercado de sus exportaciones. En la actualidad el banano paga un arancel de 10% para ingresar al mercado asiático, pero desde que el TLC entró en vigencia pasó a pagar 9%, y en un plazo de 10 años llegará a 0%.

Otro producto que experimentará una desgravación gradual, es el cacao. Hoy en día paga 8% de arancel, pero en cinco años será desgravado. De igual forma, las

rosas actualmente pagan 10% de arancel, pero tendrán una desgravación también de cinco años. Las flores preservadas, por su parte, tienen un arancel de 23%, pero en 10 años serán desgravadas. No obstante, productos no tradicionales, entre ellos los arándanos, quinua y pitahaya, han ingresado a China sin pagar aranceles desde el 1 de mayo que entró en vigencia el TLC.

Tabla 2

Productos con desgravación arancelaria

Producto	Arancel Actual	Plazos
Atún, Sardina	5%	Inmediata
Plátano	12%	Inmediata
Cacao	8%	En 5 años
Rosas	10%	En 5 años
Camarón	2%	En 10 años
Banano	10%	En 10 años
Flores Preservadas	23%	En 10 años

CAPÍTULO IV

1. Puerto de Chancay

El puerto de Chancay está ubicado en la bahía de Chancay, en el centro del Perú, a 60 km de distancia con Lima. Su profundidad natural de 17.8 metros le permitirá recibir grandes barcos completamente cargados, convirtiendo a Perú en el principal hub portuario de Sudamérica para el Pacífico. Según (2024) el puerto de Chancay permitirá la llegada directa de buques completamente cargados de 18.000 a 24.000 TEU y a su vez reducirá la ruta entre Perú y Asia, al menos en 10 días. De este modo, el nuevo puerto de Chancay promete facilitar el comercio no solo entre Asia y Perú, sino para todos los países de la región a través de la reducción de tiempos de tránsito.

El Puerto de Chancay posee 2 accionistas, por una parte, el 40% de la minera Volcán y, por otra parte, la empresa China Cosco Shipping con un 60%. El proyecto se desarrollará en cuatro fases, de las cuales la primera se estima culminar en su totalidad para el mes de noviembre del 2024. Esta primera fase está compuesta por tres componentes, la primera es la zona operativa portuaria, que contará con:

- Canales de ingreso marítimo.
- Área de inspección de Aduanas y SENASA.
- Área para Depósito Temporal
- 2 amarraderos para buques portacontenedores.
- Patio de contenedores
- 2 amarraderos para buques multipropósito
- Área de almacenaje para carga a granel
- 2 rompeolas.
- 960 tomas eléctricas para carga refrigerada

El segundo componente es el complejo de ingreso, que dispondrá de:

- Área total: 32 Ha
- Sistema de acceso vehicular - intercambio vial
- Antepuerto
- Puertas de ingreso y balanzas
- Oficinas administrativas y de servicios complementarios
- Áreas para servicios logísticos y de apoyo.

Y, por último, el tercer componente, el túnel subterráneo, con las siguientes características:

- Longitud del túnel: 1.8 kilómetros.
- Ancho del túnel: 14 metros
- Altura del túnel: 8 metros / 5.5 metros espacio aprovechable
- 3 carriles vehiculares reversibles.
- Dos cintas transportadoras de gran capacidad para gránulos sólidos.

2. Progreso del Puerto

El Puerto de Chancay ha avanzado sustancialmente en varias áreas de construcción, donde ha alcanzado porcentajes altos de progreso en los principales componentes del puerto, tales como el sistema de acceso vial que se encuentra en un 85.79%, el complejo de ingreso en un 87.80%, y el edificio administrativo en un 99%. La construcción del túnel subterráneo muestra un visible progreso, con la entrada y salida del túnel completadas en 486.20 y 813.70 metros correspondientemente.

Por otra parte, se puede visualizar que el área operativa portuaria lleva un progreso del 84.86%. Sumado a esto, el patio de contenedores ha alcanzado un 85%. El edificio de operaciones tiene un progreso de 69.93%, y los muelles multipropósito y de carga contenerizada abordan un avance cercano al 97%. Finalmente, la construcción de almacenes lleva un 90.50% completado.

Las cifras revelan que el Puerto Chancay se encuentra en las etapas finales de construcción y poseen una infraestructura sólida donde cuentan con edificios administrativos, túneles subterráneos, patios de contenedores y terminales de alta capacidad. Además, los barcos equipados con grúas llegaron el pasado junio de 2024, lo cual realza la devoción de contar con tecnología de última generación para este nuevo puerto que será el próximo hub logístico de Sudamérica.

En vista de que el Puerto de Chancay se proyecta como el puerto del futuro, ellos se han alineado a los objetivos de las Naciones Unidas y los objetivos de la Organización Marítima Internacional para 2030 y 2050. Este puerto promete tener sistemas automatizados que podrán intensificar sustancialmente el manejo de carga, lo que conlleva a una reducción en los tiempos de respuesta de los buques.

El Puerto de Chancay se está diferenciando del resto de puertos de Sudamérica por su infraestructura y capacidades de alta tecnología y eficiencia. Este puerto está implementando nuevas tecnologías como las grúas pórtico eléctricas STS y vehículos no tripulados para el manejo de contenedores. Estas tecnologías no solo optimizan la eficiencia operativa, sino que también aportarán a la sostenibilidad del puerto.

En definitiva, el puerto de Chancay posee una localización geográfica óptima, puesto que tiene una cercanía a zonas industriales y comerciales de Lima y Callao. Esta ubicación favorable, combinada con grandes áreas disponibles para el desarrollo logístico asociado al puerto, va a mermar considerablemente los costos logísticos y podrá fomentar el crecimiento de industrias de valor agregado a cargo de compañías internacionales.

3. Líneas navieras, servicios y rutas

Cuatro de los cinco puertos más grandes del mundo, según el movimiento de contenedores, pertenecen a China. Estos son Shanghái, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan y Guangzhou. El único puerto no chino en esta lista es Singapur (Boyano y Mestra, 2023). Por esta razón, se abordarán las rutas de las líneas navieras que recalán en el puerto más representativo del mundo, Shanghái, considerando su punto de partida o destino final en Ecuador, como los puertos Bolívar, Manta y Guayaquil. No obstante, también se tomarán en cuenta los tiempos de tránsito en las rutas de importación y exportación. A continuación, se detallará las rutas y servicios que actualmente se ofrecen desde Ecuador a China:

Puerto Bolívar - Puerto Shanghái

A través de la información proporcionada por LegisComex, se puede identificar una sola ruta de exportación de mercancías ecuatorianas operada por la línea naviera Maersk. Esta ruta parte del puerto Bolívar, realiza un trasbordo en Balboa, Panamá, y finaliza en Shanghái, China. El tiempo de tránsito de esta ruta es de aproximadamente 33 a 34 días.

Tabla 3

Ruta Puerto Bolívar - Puerto Shanghái

Línea Naviera	Ruta	Tiempo de tránsito Importación aprox (días)	Tiempo de tránsito Exportación aprox (días)
Maersk	Puerto Bolívar, EC - Balboa, PA - Shanghai, CN	N/A	33 - 34

Puerto de Manta – Puerto Shanghái

La línea naviera con más participación en las importaciones de mercancías provenientes de Shanghái hasta el puerto de Manta es Hapag-Lloyd, cuenta con 4 rutas con diferentes tiempos de tránsito. Las rutas más rápidas son tanto la que parte del puerto de Shanghái en China, luego pasa por Callao en Perú, posterior a ello a Guayaquil y finalmente Manta, esta ruta cuenta con un tiempo de tránsito de 41 a 45 días. Luego está la ruta que inicia en Shanghái, continua por Cartagena en Colombia, y posterior a ello pasa por Guayaquil y por último Manta con un tiempo de tránsito de 44 días aproximadamente.

Para las rutas de exportación, la naviera ONE ofrece un tiempo de tránsito atractivo y más corto que Hapag-Lloyd, con una ruta que parte en el puerto de Manta, continua por Guayaquil, luego llega al Callao en Perú y, así pues, llega a Shanghái.

Tabla 4*Ruta Puerto Manta - Puerto Shanghái*

Línea Naviera	Ruta	Tiempo de tránsito Importación aprox (días)	Tiempo de tránsito Exportación aprox (días)
Hapag-Lloyd	Shanghai, CN - Guayaquil, EC - Manta, EC	48 - 52	N/A
Hapag-Lloyd	Shanghai, CN - Callao, PE - Guayaquil, EC - Manta, EC	41 - 45	N/A
Hapag-Lloyd	Shanghai, CN - Cartagena, CO - Guayaquil, EC - Manta, EC	44	N/A
Hapag-Lloyd	Manta, EC - Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	35 - 52
ONE	Manta, EC - Guayaquil, EC - Callao, PE - Shanghai, CN	N/A	38 - 40

Puerto Guayaquil – Puerto Shanghái

Las líneas navieras que cuentan con rutas de importación desde Shanghái hasta Guayaquil son: Maersk, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, MSC, Cosco Shipping, ONE, Yang Ming, Pil, HMM y Wan Hai lines. Las líneas navieras con el tiempo de tránsito más corto son Pil con 30 días aproximadamente, seguido por Cosco y Yang Ming con 31 días y finalmente Wan Hai con una ruta de 31 a 32 días. Las rutas propuestas por las navieras mencionadas anteriormente son directas.

En relación con la ruta de importación desde Shanghái hasta Guayaquil, con el tiempo de tránsito más largo lo ocupa la línea naviera HMM con una ruta que inicia desde Guayaquil, pasa, posterior a ello, por Busan en Corea del Sur y termina en Shanghái.

Por otro lado, dentro de las líneas navieras que ofrecen una ruta de exportación de mercancías desde Guayaquil hasta Shanghái están: Maersk, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, MSC, Cosco Shipping, ONE, Yang Ming, CMA CGM, HMM y Wan Hai lines. La ruta con el tiempo de tránsito más corto de 33 días la ofrece la línea naviera Hamburg Süd, siendo esta una ruta directa.

Tabla 5

Ruta Puerto Guayaquil - Puerto Shanghai

Línea Naviera	Ruta	Tiempo de transito Importación aprox (días)	Tiempo de transito Exportación aprox (días)
Maersk	Shanghai, CN - Balboa, PA - Guayaquil, EC	35 - 37	N/A
Maersk	Guayaquil, EC - Balboa, PA - Busan, KR - Shanghai, CN	N/A	31 - 63
Hapag-Lloyd	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	31 - 63	N/A
Hapag-Lloyd	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	31 - 44
Hamburg Süd	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	36 - 37	N/A
Hamburg Süd	Guayaquil, EC - Balboa, PA - Shanghai, CN	N/A	34 - 36
Hamburg Süd	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	33
Hamburg Süd	Guayaquil, EC - Tanger Med, MA - Shanghai, CN	N/A	46
Hamburg Süd	Guayaquil, EC - Algeciras, ES - Shanghai, CN	N/A	59
MSC	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	41 - 42	N/A
MSC	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	39 - 40
Cosco shipping	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	31	N/A
Cosco shipping	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	43
CMA - CGM	Guayaquil, EC - Callao, PE - Shanghai, CN	N/A	43
CMA - CGM	Guayaquil, EC - San Antonio, CL - Shanghai, CN	N/A	43
ONE	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	36 - 41	N/A
ONE	Guayaquil, EC - Callao, PE - Shanghai, CN	N/A	36 - 38
Yang Ming	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	31	N/A
Yang Ming	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	43
Yang Ming	Guayaquil, EC - Rodman, PA - Shanghai, CN	N/A	47
PIL	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	30	N/A
HMM	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	36 - 41	N/A
HMM	Shanghai, CN - Busan, KR - Guayaquil, EC	43 - 118	N/A
HMM	Guayaquil, EC - Ensenada, MX - Shanghai, CN	N/A	53
HMM	Guayaquil, EC - Yokohama, JP - Shanghai, CN	N/A	53
HMM	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	39
Wan Hai Lines LTD	Shanghai, CN - Guayaquil, EC	31 - 32	N/A
Wan Hai Lines LTD	Guayaquil, EC - Shanghai, CN	N/A	44

Tabla 6

Servicios Portuarios

ALLIANCE/LIN E	SERVICE			WEEK 29 (7/13-7/19)	WEEK 30 (7/20-7/26)	WEEK 31 (7/27-8/2)	WEEK 32 (8/3-8/9)	WEEK 33 (8/10-8/16)	WEEK 34 (8/17-8/23)	WEEK 35 (8/24-8/30)	WEEK 36 (8/31-9/6)	WEEK 37 (9/7-9/13)
EVERGREEN/COSCO/WHIL/PIL	WSA 2	8418	MV Capacity	Wan Hai 623 E016 6350	Wan Hai 721 E017 7241	Manzanillo 014E 8533	Wan Hai 722 E016 7241	Wan Hai A02 E009 13264	Wan Hai A06 E004 13248	d 0590-065E 8533	Kota Peony 003E 13092	CSCL Spring 059E 8063
CMA	WSA 4	14732	MV Capacity	CMA CGM Apollon OMHNBE1 MA 15536	APL Fullerton 17292	CMA CGM MARCO POLO OMHNFE1MA 12197	CMA CGM ALASKA OMHNHE1MA 12917		CMA CGM INTEGRITY OMHNJE1MA 15264	CMA CGM DIGNITY 15264	CMA CGM HOPE OMHNNE1MA 15264	CMA CGM PRIDE OMHNPE1MA 15264

En la siguiente tabla, se puede apreciar las alianzas, los servicios, las capacidades de cada buque que viene a Ecuador. Los servicios que llegan a Ecuador son el west coast south america 2 o mejor conocido por sus siglas en inglés el WSA 2 y el WSA 4.

Los buques que arriban del WSA2 a Ecuador son: Wan Hai 623 E016, Wan Hai 721 E017, Kotam Manzanillo 014E, Wan Hai A02 E009, Wan Hai A06 E004, Everlearned 0590-065E, Kota Peony 003E y CSCL Spring 059E. La capacidad promedio que maneja este servicio es de 8418 TEU's, aunque en el mismo hay tres buques que sobrepasan los 13 mil TEU's.

Por otro lado, en el servicio WSA 4 solo participa la línea naviera CMA CGM la cual puede traer una capacidad aproximada de 14732 TEUs. Los buques que participan en este servicio desde la semana 29 hasta la 37 son: CMA CGM Apollon 0MNHNB1MA, APL Fullerton, CMA CGM MARCO POLO 0MHNFE1MA, CMA CGM ALASKA 0MHNHE1MA, CMA CGM INTEGRITY 0MHNJE1MA, CMA CGM DIGNITY, CMA CGM HOPE 0MHNNE1MA Y CMA CGM PRIDE 0MHNPE1MA. Cabe recalcar que el APL Fullerton es el buque que mayor carga puede abarcar de 17 mil TEUs, el cual se puede encontrar en la semana 30.

4. Entrevistas

Entrevista con jefe de importaciones de Indusur, Ingeniero Gabriel Peña

El pasado 4 de agosto del presente año, tuvimos una entrevista con el jefe de importaciones de Indusur, Ing. Gabriel Peña para discutir qué expectativas Indusur tendría con el ingreso del nuevo puerto de Chancay como puerto de trasbordo para la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana. En esta entrevista se abordaron temas como las líneas navieras que Indusur maneja, los tiempos de tránsito, la optimización de costos, la competitividad del mercado y la satisfacción del cliente.

Indusur se maneja con múltiples líneas navieras tales como MAERSK, CMA CGM, Cosco y Evergreen. Debido a que ellos importan de distintos países, los tiempos de tránsito pueden variar según su origen:

- Desde Panamá y Colombia: 2 a 3 días
- Desde Estados Unidos: alrededor de una semana
- Desde China: de 30, 50 hasta 80 días
- Desde India: Aproximadamente 60 días

El jefe de importaciones, Gabriel Peña, se muestra optimista con respecto al ingreso del puerto de Chancay como puerto de trasbordo para las cargas desde China. En esta entrevista, él destaca dos beneficios principales, los cuales son la reducción de tiempo de tránsito, donde puede facilitar un mejor flujo de mercancías y la optimización de costos debido a que con un nuevo actor logístico podrían obtener mejores costos, lo cual conlleva una optimización en el proceso logístico de Indusur.

Considerando que el puerto de Chancay entra en operaciones en noviembre de este año, el jefe de importaciones asegura que Indusur está dispuesto a considerar nuevas oportunidades de negocios y rutas de tránsito. Después de que el puerto apertura, considerarán evaluar las opciones que ofrezcan las diferentes líneas navieras que adopten el puerto de Chancay como puerto de trasbordo y si estas representan un ahorro en términos de costo y tiempo de tránsito, podrían considerar adoptarlas.

Tomando en cuenta que Ecuador es altamente competitivo en el mercado de importaciones, cualquier actor importador que emplee esta nueva ruta podría influir en los demás. Esto se debe a que, si una empresa comienza a utilizar esta nueva ruta del puerto de Chancay como puerto de trasbordo con éxito, es muy probable que las demás empresas que se manejan en este sector adopten esa ruta para mantenerse competitivos en el mercado.

Con un tiempo de tránsito reducido desde China a Ecuador de 28 a 30 días utilizando esta nueva ruta, impactará en los costos operativos de Indusur, puesto que los costos de tránsito y el trasbordo normalmente están incluidos en las tarifas globales que ofrecen las navieras y con este nuevo puerto puede que estas varíen.

Para finalizar, se abordó el tema de la satisfacción del cliente y su relación directa con la llegada más rápida de productos importados. Se llegó a la conclusión que se incrementaría el interés de los clientes en caso de existir una reducción de tiempos de espera, ya que, en el sector industrial, un retraso en la entrega del producto solicitado puede afectar a la producción.

Entrevista con Gerente Comercial de Evergreen, Soraya Peláez

El pasado 6 de agosto del presente año realizamos una entrevista con Soraya Peláez, gerente comercial de Evergreen en Ecuador, donde se abordó temas como la capacidad de cargas de Evergreen, el incremento de las mismas, su competencia, la integración de nuevas rutas y el impacto que podrían tener las tarifas de transporte.

En primer lugar, se conversó sobre el tratado de libre comercio que Ecuador firmó con China el pasado 1 de mayo del 2024 y como se tenía esperado que haya un aumento en el volumen de cargas hacia China. En su lugar, ha ocurrido todo lo contrario, hubo una reducción de exportaciones en productos principales como el Camarón y el banano. Soraya Peláez nos comentó que los acuerdos comerciales por sí mismos no garantizan al 100% que haya un incremento al instante en los volúmenes de carga puesto que siempre hay distintos factores que pueden condicionar al sector exportador de incrementar sus cargas hacia China.

Evergreen aún no tiene pensado ir a Chancay Ports debido a que justo es un puerto de su competencia que es Cosco Shipping, aunque si tienen servicios asociados ellos. Aparte, integrar nuevas rutas, en este caso, la utilización del puerto de chancay como puerto de trasbordo no es una decisión que se toma a la ligera, requiere una evaluación meticulosa de diversos factores y si a futuro le puede beneficiar a Evergreen como línea naviera. No obstante, la gerente comercial, Soraya Peláez nos mencionó que el mes pasado, tuvieron una conferencia con colegas de Perú donde abordaron el tema del puerto de chancay. Los superiores de Evergreen solo tomaron nota más no confirmaron si iban a integrarse a este nuevo proyecto.

Con respecto a que los exportadores ecuatorianos implementen el puerto de chancay como puerto de trasbordo, la ingeniera tiene sus dudas con que los exportadores arranquen con el uso del mismo puesto que las carreteras ecuatorianas han presentado altos niveles de delincuencia que dificulta el transporte de cargas hacia el puerto de chancay y viceversa, lo que con llevaría un incremento de los costos de seguridad. Para que sea viable mover cargas de Ecuador a través del puerto de chancay, deberían garantizar una infraestructura de transporte segura y eficiente. Como por ejemplo para los productos sensibles como el banano, que requiere un transporte rápido para evitar daños del mismo.

En términos de competitividad, Soraya Peláez contempla que la integración del puerto de chancay como puerto de trasbordo podría volverse una ventaja competitiva para Evergreen puesto que el puerto tendrá tiempos de tránsitos más cortos lo que será beneficioso para el sector exportador que distribuye productos perecibles como el banano. Al tener un tiempo de tránsito reducido, esta prolonga el tiempo de vida del producto lo cual conduce a una mayor competitividad en el mercado exportador.

Por último, se abordó el tema de la mejora de las tarifas de transporte marítimo. Soraya Peláez nos explicó que estas tarifas no se definen por los tiempos de tránsito, más bien se determinan por la oferta y demanda de espacios. A pesar de que la reducción de tiempos de tránsito es un factor óptimo, las tarifas se ajustarán a la disponibilidad de espacio y demanda en el mercado. Por ejemplo, si hay una extensa disponibilidad de espacios, las tarifas tienden a bajar, pero si hay una escasez de espacio, las tarifas marítimas incrementan. Por ende, aunque el puerto de chancay ofrezca beneficios como la eficiencia y competitividad, las tarifas siempre se van a regular por el mecanismo de la oferta y demanda.

Entrevista gerente de exportaciones de Omarsa, Luis Cifuentes

La creación de este nuevo puerto en Perú responde al colapso de los diferentes terminales portuarios a nivel de América Latina, como los puertos de Cartagena, Callao y San Antonio. El posible incremento de la eficiencia de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del nuevo puerto de Chancay dependerá de varias consideraciones y principalmente de la distancia entre el puerto de Chancay y Lima, ya que, a pesar de que este podría proporcionar ventajas en la cadena logística también podría incrementar costos operativos. Un ejemplo de una situación similar es la integración del puerto de aguas profundas de Posorja por parte de Omarsa. En otras palabras, se debe considerar no solo la reducción de tiempos de tránsito que beneficiarán a la cadena logística de los importadores y exportadores ecuatorianos y podrían representar una ventaja competitiva para sus productos, sino también los costos operativos, donde se tendrá que realizar un análisis de costo-beneficio para determinar su verdadera factibilidad.

Omarsa, como uno de los mayores exportadores de Ecuador, espera una descongestión de las terminales portuarias y la habilitación de una mayor cantidad de espacios a través de la integración de este nuevo puerto. Estas expectativas se deben a la dificultad actual de conseguir espacios en épocas pico, lo que lleva a Omarsa a buscar nuevas alternativas que involucran tiempos de tránsito más largos o incluso una gran cantidad de carga en espera en los puertos de trasbordo, que puede durar entre 15 días y un mes. Esto resulta en muchas demoras a nivel operativo.

Son diversas las líneas navieras con las que trabaja Omarsa, incluyendo Wan Hai, Hapag-Lloyd, Maersk y MSC para las rutas que pasan por Panamá, así como líneas navieras chinas como PIL y Yang Ming. En cuanto a los tiempos de tránsito, la

ruta que cruza el Pacífico toma entre 35 y 40 días, mientras que la ruta que pasa por Panamá tarda entre 45 y 55 días. El gerente de exportaciones de Omarsa nos mencionaba que anteriormente trabajaban con una ruta directa que ofrecía la naviera Wan Hai con un buque extra loader, pero lamentablemente por temas de precios no se pudo mantener el servicio. Esto demuestra una vez más la importancia de los costos. De hecho, se mencionó que “el mercado del camarón se mueve mucho acorde al precio y el incremento de fletes prácticamente pega directamente al costo y esto nos afecta muchísimo”.

Con respecto a la idea de considerar el uso de líneas navieras que recalen en el puerto de Chancay en un futuro cercano, Luis menciona que actualmente no trabajan con ciertas líneas navieras debido a problemas relacionados con la capacidad de los espacios disponibles, ya que estas no pueden manejar el volumen de camarón exportado debido a la alta demanda en China (300-400 contenedores por mes). No obstante, la reducción de tiempos de tránsito que brindaría el nuevo puerto de Chancay lo convierte en una opción atractiva, ya que la llegada rápida de la mercancía permite un retorno y un flujo de dinero más rápido. Por lo tanto, se puede inferir que, aunque será muy beneficioso, lo ideal sería que las líneas navieras más grandes se sumen al proyecto.

El tratado de libre comercio entre China y Ecuador tiene implicaciones relativas para la exportación de camarón. Se estima que se verá un aumento en las exportaciones a partir del séptimo año debido a la desgravación gradual del arancel. Sin embargo, el mercado chino se ha vuelto más exigente, imponiendo restricciones primero por temas de COVID y ahora por preocupaciones relacionadas con el metabisulfito, lo que ha afectado al sector camaronero y ha frenado las exportaciones.

Para Omarsa, el tiempo es crucial en su cadena de suministro, ya que el proceso desde la cosecha hasta la llegada al consumidor final toma aproximadamente dos meses y medio. De este modo, la reducción de tiempos de tránsito propuesta por la integración del puerto de Chancay podría agilizar el retorno de capital. Sin embargo, Omarsa también considera puntos relevantes, como posibles costos operativos, la disponibilidad de espacio y la integración de líneas navieras más grandes, y también la posibilidad de que las líneas navieras podrían incrementar sus tarifas debido al flete más corto, lo que afectaría la viabilidad de esta opción.

Entrevista a asistente comercial de Chancay Ports, Marcelo Vásquez

El puerto de Chancay propone obtener ventajas competitivas, como su profundidad, que le permitirá recibir cualquier tipo de nave, su ruta directa hacia China, lo que reducirá los tiempos de tránsito, y su equipamiento e infraestructura de última tecnología. A pesar de ello, este terminal portuario no busca competir con otros puertos de la región; más bien, busca trabajar en conjunto, ya que se espera que reciba carga de otros países, convirtiéndose en un puerto consolidador. En lo que respecta con Ecuador, la idea principal es poder trabajar de manera conjunta con los puertos ecuatorianos, poder movilizar sus cargas y de esta forma poder potenciarlos y aumentar el flujo para que ambos puertos crezcan.

Entre las estrategias del puerto de Chancay para establecerse como el nuevo hub de América del Sur está principalmente la ley de cabotaje que le permitirá movilizar cargas dentro de Perú, dentro de los puertos nacionales y también permitirá el acercamiento de puertos intermediarios como puede ser el puerto de Paita en Piura. Chancay Ports se ha reunido con diferentes cámaras de comercio, con diferentes

gremios o asociaciones de países de la región, como Colombia, Ecuador, Chile. La idea principal es que se reduzcan los tiempos, que los fletes bajen considerablemente y esto sea un ganar-ganar para todos.

Ahora bien, en relación con los tiempos de tránsito, el recorrido más corto de Ecuador a China es de 35 días, puesto que incluye escalas en puertos clave como los son Long Beach o Manzanillo. Sin embargo, Marcelo enfatizó que la adopción del nuevo puerto de Chancay como puerto de trasbordo mejorará significativamente los tiempos de tránsito. Él estimó que el tiempo de trasbordo de Perú a Ecuador podrá ser de 2 a 3 días máximo. Estos 2 a 3 días se sumaría a los 23 días que tomaría que las cargas lleguen de China a Perú, dándonos un rango de 24 a 26 días para que las cargas provenientes de China lleguen a Ecuador en caso de que se adopte esta nueva ruta directa del puerto de Chancay.

También en esta entrevista, se abordó el tema de las alianzas esenciales que el puerto puede ofrecer. Marcelo explicó que, aunque Chancay Ports no ha cerrado un acuerdo formal con líneas navieras específicas, ellos planean trabajar conjuntamente con Cosco Lines que es una empresa hermana que moviliza el 60 - 70% de sus volúmenes de carga. Esto les ayudará a que Cosco mantenga una flota activa en la región, lo cual les ayudará a expandirse y consolidarse en el mercado.

Por último, Marcelo afirmó que Cosco Shipping Company quiere expandirse a otras regiones tales como Norteamérica y Europa para impulsar el desarrollo y competitividad del mismo, esto con la ayuda de la presencia que tienen en el mercado asiático y a su vez, mencionó que las rutas que esta empresa manejen serán consolidadas con las decisiones tácticas que las líneas navieras disponen.

Entrevista al CEO de Schecomex, Fabián Schreckinger.

El 26 de julio del 2024 se llevó a cabo la entrevista con el CEO de Schecomex (empresa importadora de herramientas, materiales y acabados para la construcción), donde se profundizó temas tales como la fluctuación de tiempos de tránsito, sus expectativas sobre el nuevo puerto, la optimización de costos y la satisfacción de clientes de su empresa.

En primer lugar, Fabián destacó que trabaja con distintas líneas navieras y resaltó la participación de Cosco, la cual está financiando en su mayoría al Puerto de Chancay. También nos mencionó que, debido a la reciente crisis de contenedores, los tiempos de tránsito en Ecuador pueden extenderse de 64 a 70 días.

Con respecto a las expectativas que tiene sobre el nuevo puerto de Chancay para la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana, él expresó que, aunque podría ser beneficioso para su empresa, primero Ecuador necesita mejorar su infraestructura portuaria para que no nos quedemos rezagados en tecnología. Fabián resaltó que la eficiencia y mejora de nuestros puertos serán esenciales para mejorar la competitividad de la región.

Schecomex busca optimizar sus tiempos y costos en la cadena de suministro, por lo cual la decisión de adoptar la ruta que ofrece el puerto de Chancay podrá ser beneficioso para su empresa, siempre y cuando las tarifas marítimas y el tiempo de tránsito sean acorde a lo que Schecomex le favorezca.

Un factor que afectaría la competitividad de la empresa quiteña si sus competidores integran el puerto de Chancay en sus rutas es que Schecomex compite con empresas de mayor tamaño que se benefician de las economías de escala al importar volúmenes más grandes. Se menciona que el puerto de Chancay podría

incrementar la competitividad principalmente en la región, ya que, si una empresa tiene a su competidor en Perú, ese país tendría una ventaja sobre las empresas ecuatorianas.

El CEO de Schecomex señala que India también ha escogido Perú, específicamente Lima, como un hub, no solo China. Desde su perspectiva, Ecuador está quedándose atrás, con una actitud desalentadora de "somos chiquitos, no puedo competir". Podemos inferir que, para estar en las grandes ligas, Ecuador necesita replantearse su estrategia.

Por otra parte, se destacan los efectos positivos en los costos en caso de utilizar este nuevo puerto, ya que el tiempo de tránsito más corto generaría un flujo de caja representativo, aunque igual se deben de tomar en consideración la negociación con las empresas proveedoras con las que se trabaja.

La satisfacción al cliente es un tema primordial que también se abordó, el representante de Schecomex mencionó que el impacto del puerto de Chancay en la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana no se limita en la creación de este nuevo puerto, sino también de los puertos ecuatorianos y tiene que ver con el transporte, la tecnología, la optimización del pesaje, del embarque, la transmisión de datos a las aduanas, la seguridad, todo en general. Ecuador necesita mejorar en estos aspectos para reducir los retrasos en la entrega de productos.

CONCLUSIONES

Se analizó la situación de la cadena de suministro tanto para exportaciones desde Ecuador hacia China, donde se identificaron dificultades debido a la falta de espacios en los buques durante las épocas pico y la congestión en las terminales portuarias (OMARSA, 2024). Para las importaciones desde China hacia Ecuador, se mencionan puntos de mejora en los puertos ecuatorianos, donde aún existe inseguridad, ineficiencia en el pesaje de mercancías y falta de equipos de última tecnología (Schecomex, 2024).

Se determinó las características, tales como ubicación, calado, infraestructura, equipamiento y capacidad máxima de TEU's que manejan los puertos de Manta, Posorja, Bolívar y Guayaquil. Lo cual proporcionó una base sólida para identificar la competitividad de los puertos ecuatorianos.

Asimismo, se identificó las líneas navieras con rutas que inician desde terminales marítimas de Ecuador (Manta, Posorja, Puerto Bolívar) hasta el puerto de Shanghái en China, sus tiempos de tránsito van desde los 31 hasta 63 días. Por otra parte, desde China hasta Ecuador, con tiempos de tránsito desde los 30 hasta 118 días. Tomando en cuenta que los diferentes trasbordos afectan directamente a la duración del trayecto.

Además, se determinó la relación entre Ecuador y China a través del tratado de libre comercio que entró en vigencia el pasado 1 de mayo del presente año, el cual se espera que beneficiará a Ecuador en su comercio bilateral debido al acceso directo en el mercado exportador con aranceles que se desgravan inmediata y gradualmente.

Finalmente, se analizaron los rasgos distintivos del puerto de Chancay, tales como los canales de ingreso marítimo, el área de depósito temporal, los amarraderos para buques portacontenedores y multipropósito, la altura, ancho y longitud del túnel subterráneo, entre otros. Lo cual nos brinda una visión detallada del porqué se posiciona como el nuevo hub logístico de Sudamérica.

Esta información propone que, para optimizar la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del puerto de Chancay, que apunta a una reducción de tiempos de tránsito favorable tanto para importadores como para exportadores ecuatorianos, también es crucial considerar la entrada de líneas navieras más grandes que puedan ofrecer los espacios necesarios para las cargas de exportadores ecuatorianos con alta demanda en el mercado chino. Por otra parte, aunque el nuevo puerto de Chancay sería de gran ayuda para un traslado más ágil y eficiente, también es necesario mejorar los puertos nacionales, donde aún existen deficiencias que dificultan la llegada a tiempo de los productos importados.

RECOMENDACIONES

Se recomienda al departamento de marketing y comercial del puerto de Chancay que potencie su estrategia publicitaria, resaltando sus ventajas competitivas en comparación a los puertos de la región. Esto hace referencia a información sobre los tiempos de trasbordo más cortos, la automatización de procesos, su calado, seguridad proporcionada y equipos de última tecnología. Todo esto con el propósito de obtener la atención de los actores de la cadena de suministro ecuatoriana y generar interés en ellos. Asimismo, destacar los beneficios que podrían obtener los importadores y exportadores ecuatorianos, comparando los servicios directos que hay actualmente disponibles desde y hacia China, con la integración del puerto de Chancay en sus rutas.

Además, se recomienda que los principales puertos ecuatorianos inviertan en nuevas tecnologías para que las infraestructuras de los puertos se modernicen para evitar congestiones portuarias y se agilicen los tiempos de tránsito. A su vez, es primordial que se fortalezcan las medidas de seguridad que hay en los puertos para poder manejar las situaciones de riesgo que pueden surgir por la delincuencia del país.

Por último, se recomienda que tanto los importadores y exportadores ecuatorianos, evalúen la factibilidad del uso del puerto de Chancay como puerto de trasbordo como una nueva ruta que les proporcione un flujo eficiente de sus cargas y que puedan llegar a acuerdos con este puerto para tener tarifas competitivas.

REFERENCIAS

Athena Lab. (2022). Puerto chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile.

Athena.

Autoridad Portuaria de Bolívar. (2020). *Terminal Portuario de Puerto Bolívar superó los 200.000 TEUS movilizados durante 2020*. Obtenido de Puerto

Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/terminal-portuario-de-puerto-bolivar-supero-los-200-000-teus-movilizados-durante-2020/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). *El puerto de Aguas Profundas de Posorja recibe 4 nuevas grúas*. Obtenido de Puerto de Guayaquil:

<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/el-puerto-de-aguas-profundas-de-posorja-recibe-4-nuevas-gruas/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). *Informe de rendición de cuentas 2020*.

Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). *NUEVO RÉCORD DE CALADO PARA ECUADOR* – Autoridad Portuaria de Guayaquil.

<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/nuevo-record-de-calado-para-ecuador/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). *Puerto de Aguas Profundas de Posorja, un año de operaciones con tecnología de punta*. Obtenido de Puerto de

Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/puerto-de-aguas-profundas-de-posorja-un-ano-de-operaciones-con-tecnologia-de-punta/>

Autoridad Portuaria de Manta. (2016).

Instalaciones. <https://www.puertodemanta.gob.ec/wpcontent/uploads/2016/12/Instalaciones.pdf>

Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (2023). *Puerto Bolívar recibe a uno de los barcos de carga más grandes del Mundo*. Obtenido de Puerto Bolívar: <https://www.puertobolivar.gob.ec/puerto-bolivar-recibe-a-uno-de-los-barcos-de-carga-mas-grandes-del-mundo/>

Autoridad Portuaria Puerto Bolívar. (2023). *Reseña histórica*. Obtenido de <https://www.puertobolivar.gob.ec/resena-historica/>

Balanzategui, R., López, A., & Vega, J. (2022). Cadena de Suministro de Bienes y Servicios en las Empresas Industriales. *Polo del conocimiento*, 7(1), 978-997.

BCE. (2024). *SUSCRIPCIÓN DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON CHINA: UNA GRAN OPORTUNIDAD PARA ECUADOR*. Obtenido de BCE: <https://www.bce.fin.ec/boletines-de-prensa-archivo/suscripcion-del-tratado-de-libre-comercio-con-china-una-gran-oportunidad-para-ecuador>

Blume, D. V. (2024, 31 mayo). Megapuerto de Chancay: estos son los impactos silenciados del proyecto que preocupan al distrito norteño. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/04/21/megapuerto-de-chancay-estas-son-los-impactos-silenciados-del-proyecto-que-preocupan-al-distrito-norteno/>

- Bobadilla, J., & Venegas, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. *Politécnica Grancolombiano*.
- Boletín estadístico portuario 2023. (2023). En *Autoridad Portuaria de Manta*.
<https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2023/08/Boletin-estadistico-Puerto-de-Manta-ISEM-2023-ok.pdf>
- Boyano, T., & Mestra, D. (2023). Conectividad marítima de los estrechos y puertos relevantes. retos y oportunidades. *Revista Rices*, 1.
file:///C:/Users/Telmah/Downloads/8.+Conectividad+mar%C3%ADtima+d
e+los+estrechos+y+puertos+relevantes.pdf
- Cadena, L. (2021). *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial parroquia rural posorja 2019 - 2024*. GAD parroquial de Posorja.
- Cañadas, I., & Sablón, N. (2019). Análisis de la cadena de suministro de cacao en el contexto de la amazonia ecuatoriana. *Revista ECA Sinergia*, 10(2), 17-28.
- Chimarro, I. (2018). *Análisis de la concesión de autoridad portuaria de puerto bolívar a la empresa yilport holding: exportación banano*. [Tesis de Pregrado]: Universidad Técnica de Machala.
- Corral, M. (2011). La integración económica. ICE, *Revista de Economía*, 858.
- Diario Correo. (2018). *Inicios del tráfico marítimo de Puerto Bolívar*. Obtenido de Diario Correo: <https://www.diariocorreo.com.ec/13850/portada/inicios-del- trafico-maritimo-de-puerto-bolivar>

Díaz, C. (2017). Gestión de la cadena de abastecimiento. Fundación Universitaria del Área Andina.

Díaz-Bravo, L., Torruco-García, U., Martínez-Hernández, M., & Varela-Ruiz, M. (2013, mayo). *La entrevista, recurso flexible y dinámico*.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009

Drouet, F. (2021). *La infraestructura portuaria del Ecuador y su influencia en el comercio internacional*. [Tesis de Pregrado]: Universidad del Pacífico.

El Puerto Público de Guayaquil superó los 13 millones de TEU's movilizados – Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2022).
<https://www.obraspublicas.gob.ec/el-puerto-publico-de-guayaquil-supero-los-13-millones-de-teus-movilizados/>

Escobar, A. G. (2010). De la ventaja comparativa a la ventaja competitiva: una explicación al comercio internacional. Publicaciones Icesi.

Fernández, J. (2024). Los puertos, las joyas ocultas de las cadenas de suministro. PWC.

Fulfillment Hub. (2019). El papel de los puertos en la cadena de suministro global. Obtenido de <https://fulfillmenthubusa.com/el-papel-de-los-puertos-en-la-cadena-de-suministro-global/>

García, J. (2022). La cadena de suministro. Rogle.

Gobierno de Ecuador. (2020). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) - Actualizado 2020. Recuperado de

https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-11/ACTUALIZADO%20C%3%93DIGO_ORG%3%81NICO_DE_LA_PRODUCCI%3%93N_COMERCIO_E_INVER_974.pdf

Grupo Alaire. (2024, March 9). *Puerto de Chancay: Impulso clave para la conectividad entre Perú y Ecuador* -. Grupo Alaire -. Retrieved May 21, 2024, from <https://grupoalaire.com/supply-chain/transporte-y-cargainternacional/puerto-de-chancay-impulso-clave-para-la-conectividad-entre-peru-y-ecuador/>

Infraestructura y equipamiento – Contecon. (2021).

<https://www.cgsa.com.ec/infraestructura-equipamiento/>

Katayama, R. (2014). *Introducción a la investigación cualitativa: fundamentos, métodos, estrategias y técnicas*. Fondo Editorial de la U IG V.

<https://clea.edu.mx/biblioteca/files/original/616f8a7df1823bd0b2a6db1bd1b621eb.pdf>

Linzan, G. (2020). *La gestión de cadena de suministro para la conformación de la red de comercialización en micro, pequeñas y medianas empresas del sector agrícola*. Universidad Politécnica Salesiana.

López, R., & Deslauriers, J. (2011). *La entrevista cualitativa como técnica para la investigación en Trabajo Social*. Margen, 61.

<https://www.margen.org/suscri/margen61/lopez.pdf>

Mera, T. (2023, 12 julio). *Megapuerto de Chancay generaría una reducción de costos logísticos de 15 %* - Revista Internacional Construir. Revista Internacional

Construir. <https://construir.com.pe/megapuerto-de-chancay-generaria-una-reduccion-de-costos-logisticos-de-15/>

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2023). *Tratado de Libre Comercio Ecuador – China*. Obtenido de Producción:

<https://www.produccion.gob.ec/tratado-de-libre-comercio-ecuador-china/>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2022, marzo). Puerto de Chancay

recibirá a los buques más grandes del mundo. Noticias | Diario Oficial el

Peruano. <https://elperuano.pe/noticia/141056-puerto-de-chancay-recibira-a->

[los-buques-mas-grandes-del-mundo](https://elperuano.pe/noticia/141056-puerto-de-chancay-recibira-a-los-buques-mas-grandes-del-mundo)

Morales, S. (2019). Importancia de los puertos en la cadena logística. Universidad Pontífica Comillas.

Naportec. (2024). <http://www.naportec.com.ec/>

Narrea, O. (2024). *Chancay-Manaos: una nueva oportunidad en la ruta de la Seda*,

por Omar Narrea. Obtenido de <https://ciup.up.edu.pe/analisis/chancay->

[manaos-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-omar-narrea/](https://ciup.up.edu.pe/analisis/chancay-manaos-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-omar-narrea/)

Nassi, S. (2020). Impacto socioeconómico de los puertos: Caso del Puerto de Kenitra

Atlantique (Marruecos). Universidad de Valladolid.

Nativa. (2024). *Logística ecuatoriana visitará el puerto de Chancay*.

<https://www.youtube.com/watch?v=Sxcpwa27LuI>

Navarro, H., & Valdivia, G. (2024, 6 marzo). Desafíos Inminentes para el Puerto de

Chancay. Infraestructura Vial.

<https://infraestructuravial.pe/puertos/desafios-inminentes-para-el-puerto-de-chancay/>

Ortiz, J. (2021). La teoría de la equiparación del precio de los factores productivos y la utilización de la herramienta matemática para mostrar su congruencia. Realidad Económica.

https://www.realidadeconomica.umich.mx/index_files/realidad_economica_arts_completos_num_66.pdf#page=71

Pablo, P. (2019). Análisis de la Competitividad de los Principales Puertos Marítimos de América del Sur, entre 2015 - 2019. UTEG.

Pajuelo, G. (2022). El primer puerto de China en Latinoamérica se construye en Perú. Universidad de Navarra.

Prado, E., & Redroban, C. (2023). Implicaciones de la muerte cruzada sobre el tratado de libre comercio suscrito entre Ecuador y la República Popular de China. *Revista Científica ECOCIENCIA*, 2(1), 47-63.

Puerto de Chancay reducirá en 10 días el viaje de buques de carga a Asia. (2024). Rumbominero.com. <https://www.rumbominero.com/peru/puerto-de-chancay-viaje-de-buques-de-carga-a-asia/>

Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos directos e indirectos. (2024). Gob.pe. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multiproposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos>

- Ramos, C. A. (2020). Los Alcances de una investigación. Ciencia América.
- Reidl, L. (2011). El diseño de investigación en Educación: conceptos actuales. Elsevier, 1. <https://www.scielo.org.mx/pdf/iem/v1n1/v1n1a8.pdf>
- Terminal Fertisa. (2024). Terminalfertisa.com.
- Torrico, G. (15 de Mayo de 2021). *Perú y el Megapuerto de Chancay: La Franja y la Ruta comienza por el mar*. Obtenido de <https://chinayamericalatina.com/peru-y-el-megapuerto-de-chancay-la-franja-y-la-ruta-empieza-por-el-mar/>
- TPG – SAAM Terminals. (2024). <https://www.saamterminals.com/es/terminales-portuarios/tpg/>
- Urbina, E. C. (2020). Investigación cualitativa. *Applied Sciences in Dentistry*, 1(3).https://www.researchgate.net/publication/367923376_Investigacion_Cualitativa
- Valdivieso Ramírez, R. (2024, 4 marzo). *Puerto de Chancay fortalecerá integración logística entre Perú y Ecuador | SELA*. <https://www.sela.org/es/prensa/servicio-informativo/20240304/si/94524/puerto-de-chancay-fortalecera-integracion-logistica-entre-peru-y-ecuador>
- Vallejo, C. (2023). *Megapuerto de Chancay: una inyección transformadora para la economía y el desarrollo del Perú*. <https://www.ucv.edu.pe/noticias/megapuerto-de-chancay-una-inyeccion-transformadora-para-la-economia-y-el-desarrollo-del-peru>

Villagra, M. (2023). *Vista de Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico.*

<https://revistas.ceeep.mil.pe/index.php/seguridad-y-poder-terrestre/article/view/28/48>

Zonalogística. (2017, 13 diciembre). *El Puerto de Guayaquil: Una joya para la economía del Ecuador.* Zonalogística. <https://www.zonalogistica.com/el-puerto-de-guayaquil-una-joya-para-la-economia-del-ecuador/>

ANEXOS

Transcripción de entrevista al Jefe de Importaciones de Indusur, Ing. Gabriel Peña

Fecha: 1 de agosto del 2024

1. Actualmente, Indusur, ¿con que líneas navieras trabaja y cuanto es su tiempo de transito?

Trabajamos con varias líneas, dependiendo de los diferentes orígenes, por mencionarte alguna, MAERSK, CMA, Cosco también, por ahí Evergreen, entre otros. Son varias, normalmente son varias.

2. ¿Cuál es su tiempo de tránsito?

Nosotros manejamos, desde el departamento se manejan las importaciones de todas las empresas del grupo, entonces como representamos diferentes marcas, las marcas son originales de diferentes partes del mundo, entonces tenemos diferentes tiempos de tránsito, por mencionarte algo, China 45 días, 50 días, 30 días, dependiendo si es un puerto interno o un puerto base. tenemos también India, de India manejamos 60 días, son nuestros tránsitos más largos. Tenemos tránsitos cortitos de Panamá de 3 días, tenemos tránsitos cortitos de Perú de 2-3 días, igual de Colombia, tenemos tránsitos de una semana de Estados Unidos, entonces nuestros tránsitos son variados, dependiendo del tipo de producto que estemos importando.

3. ¿Qué expectativa podría tener Usted, con el ingreso del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo para cargas desde China?

Bueno, realmente creo que las expectativas serían las mismas que te van a decir cualquier importador, primero, que tus tiempos de tránsito se vean acortados, y segundo, que el ingreso de un nuevo actor logístico te permita acceder a mejores

costos, se entiende que cuando existen estas inversiones en estructuras logísticas, a lo que siempre se apunta es a la optimización de procesos, y esa optimización de procesos va de la mano con la optimización de costos, entonces básicamente esas dos cosas, tal vez disminución de tiempos y obviamente optimización de costos.

4. Tomando en cuenta todos los beneficios relacionados con la reducción de tiempos de tránsito y la posible optimización de la cadena de suministro, ¿cree que sería beneficioso para su empresa utilizar las líneas navieras que ofrecen el servicio desde China vía Chancay?

Sí, definitivamente, nosotros nunca nos cerramos a nuevas oportunidades de negocio, nuevas rutas, tránsitos, etc., y obviamente, como recién va a entrar en una primera fase, existe una curva de aprendizaje en inmediato plazo, en algún momento, cuando se abran las rutas, nos van a ofrecer, entonces vamos a entrar a evaluar, y obviamente si eso representa una mejora, un ahorro, pues definitivamente que sí lo vamos a tomar.

5. En caso de que otros actores en el sector importador adopten esta ruta, ¿Cómo cree que afectaría a la competitividad en el mercado que se maneja Indusur?

Realmente el mercado es muy competitivo, todos los actores que participan en el giro de negocio siempre están buscando opciones, nuevas formas de hacer las cosas, entonces en el preciso instante que uno de esos actores dé ese paso, los demás actores van a voltear a mirar y van a decir, a ver qué está haciendo este actor, por qué lo están haciendo, lo podemos hacer nosotros, si no, vamos a ver, probemos, etc. Entonces sí, definitivamente que sí, si alguien lo hace, siempre hay uno que abre la puerta, que abre el camino, y los demás, siempre que sea rentable, obviamente, siempre que sea viable, lo van a seguir.

6. Con un tiempo de transito de 28 a 30 días en el tiempo de llegada de sus importaciones desde Ecuador a China, ¿Cómo afectaría esto a los costos operativos de Indusur?

Costos operativos, bueno, habrá que ver cuál sería el costo de la naviera, porque a final de cuentas esos costos en los recintos portuarios que son de tránsito, de transbordos, el importador como tal no los paga bajo ese rubro, sino que está incluido dentro de la tarifa global que te ofrece la naviera.

7. ¿Han considerado cómo este cambio podría incrementar la satisfacción de sus clientes?

Sí, claro, bueno, en logística, los tiempos se evalúan no solamente en función de tiempo, sino también en costos o dinero, como lo quiera ver. Hay un tema de planificación de inventarios, obviamente menos tiempos de tránsito se traduce en un menor lead time, un menor tiempo de espera, y obviamente el usuario, el cliente final, mientras más pronto, mientras más rápido tenga su producto, obviamente va a tener una mejor satisfacción. Nosotros participamos en un sector industrial en donde ese usuario nuestro, ese cliente nuestro, no es un bien de consumo, sino que es un bien productivo. Entonces, por uno o dos días que esa maquinaria, que ese camión esté detenido, que esté paralizado, deja de estar produciendo. No es lo mismo que tengas tu vehículo que te sirve para movilizarte en tu día a día, lo tengas detenido uno o dos días, a que nuestros usuarios, nuestros clientes tengan un tractor de camión, un tractor, algún tipo de maquinaria detenida por la falta de algún componente. Entonces, eso hay que tenerlo claro. Entonces, en el preciso instante que se disminuyen los tiempos de tránsito, podemos aumentar la satisfacción del cliente en los tiempos de espera.

Transcripción entrevista a asistente comercial de Chancay Ports, Marcelo Vázquez

Fecha: 11 de julio del 2024

1. ¿Cuáles son los beneficios que ofrece el puerto de Chancay frente a los puertos ecuatorianos?

Principalmente, los beneficios serían las ventajas que tenemos, que les he explicado un poco ahí en la presentación. Tenemos la profundidad necesaria para recibir cualquier tipo de nave en nuestro puerto como tal. Después, necesitamos también temas. El patio de contenedores que se los enseñé también. La ruta directa que tenemos hacia China también es una de las ventajas más competitivas que tenemos como puerto. Y nos va a ayudar muchísimo, sobre todo, a potenciarnos o a posicionarnos como puerto.

Muy, muy, muy importante en lo que viene a ser la región. Y después, bueno, la idea es que no se hagan tantos movimientos. Más que competir con puertos, nosotros buscamos la manera de trabajar en conjunto. Porque al final vamos a ser un puerto consolidador de carga y entendemos que vamos a recibir carga de huevo aquí y vamos a enviar carga también para allá. Entonces, esa es la idea.

2. ¿Cuáles son las expectativas del puerto de Chancay, de obtener las cargas del mercado ecuatoriano de importación y exportación con países de Asia?

Sí, esa es la idea, justamente. Como te comentaba, consolidar todas las cargas de diferentes países, principalmente Ecuador, que es un país hermano. Entonces, ver la manera de coleccionar toda esta carga para expo o para import. La idea es movilizar sus cargas. Obviamente, no vamos a ponernos en la posición de quitarles carga al puerto

de Guayaquil obviamente que no. Si no, la idea es potenciarlo más bien. Que va a aumentar, yo creo, el flujo y eso va a hacer que ambos puertos crezcan.

3. Asimismo, tenemos entendido que el Puerto de Chancay se va a convertir en el hub para América del Sur, por eso ¿qué estrategias clave el puerto ha implementado para convertirse en el mismo?

Principalmente, se ha trabajado mucho de la mano para ver el tema de la aprobación de la ley de cabotaje que les dije que para nosotros ya es importante. Uno, porque vamos a poder movilizar cargas dentro del país, dentro de los puertos nacionales. Pero esto es importante también porque va a permitir que se puedan acercar a puertos intermedios, como puede ser el puerto de Paita. Por ejemplo, para la carga de Bolivia también es muy importante mencionarlo. Ellos actualmente sacan toda su carga por Chile, prácticamente el 90% de sus exportaciones las sacan por Chile. Pero ahora nos hemos reunido con diferentes empresas, con diferentes personas de lo que viene a ser cámaras de comercio de este país.

Ellos nos comentan justamente el interés de que quieren movilizarlo por un puerto que tenemos nosotros muy cerca al sur, que es Matarani, y poder bajar hasta lo que viene a ser Chancay, todo directo hasta Chile.

Nos hemos reunido con diferentes cámaras de comercio de diferentes países, con diferentes gremios o asociaciones de países hermanos, como Colombia, como Ecuador, como Chile.

Hoy por hoy toma mucho tiempo para poder llegar hasta el mercado asiático. Y la idea es que, pues, reduzcan los tiempos. Esto va a ayudar a que al llegar naves con más capacidad también vamos a poder reducir el tema de los fletes también.

4. ¿Cuál es el tiempo de tránsito estimado entre el último puerto de China y el primer puerto ecuatoriano?

Desde el puerto de Callao demoran más o menos unos treinta y tantos días para poder llegar hasta lo que viene a ser este China. Porque tiene que subir o a Manzanillo, o si no, a Long Beach y demás. Es decir, diferentes recaladas a puertos importantes, consolidadores justamente, que es a donde nosotros apuntamos para poder llegar directamente hasta China.

En nuestro caso, al tener la ruta directa totalmente de Chancay hasta Shanghái, vamos a poder, pues, mejorar los tiempos, uno, y reducir lo que ya les dije, también el tema del costo en fletes, y nos va a ser muy útil. De Ecuador, mira, imagínate, que venga una carga de cuadrados de Perú, pues, súmale un par de días más. Tampoco es que, no sé, si son 23, una carga va a poder movilizarse en 26, hasta menos, incluso 24 o 25 días, nada más, desde Ecuador hasta China. Lo que no sé actualmente cómo es el manejo allá, o cómo puede ser el tema, por ejemplo, en los diferentes puertos que tienen, porque entiendo que también ustedes tienen un puerto de Posorja y después tienen el de guayaquil.

5. ¿Cosco tiene alianzas estratégicas con otras terminales, líneas navieras o actores clave en la industria que puedan potenciar el funcionamiento del puerto?

Sí, a ver, principalmente, como te digo, nosotros todavía no hemos cerrado ningún acuerdo comercial con ninguna línea naviera, como tal, pero sí vamos a empezar trabajando con Costco Lines como empresa hermana, para poder movilizar todo lo que son las cargas de ellos, no el 100% de sus cargas, obviamente, porque ya tienen un mercado posicionado en lo que viene a ser callao, pero vamos a mover más o menos el 60-70% de su carga, nos va a dejar una flota todavía para que se mantenga

aquí. Después, dentro de lo que viene a ser la Ocean Alliance, Costco es uno de los integrantes.

Está Costco, está Evergreen, está OCL y está CMA CGM también. Principalmente esas serían las líneas navieras que comenzarían a operar en el primer año. Posteriormente, también para reforzar el mercado asiático, queremos ver, lo que es Wanghai, Yangning, líneas que están relacionadas con temas asiáticos, y también queremos enfocarnos, no solo en Asia, sino en rutas hacia Europa, rutas hacia Norteamérica, porque esa es la manera, digamos, de que comienza a crecer. Principalmente esa, hacia Asia, pero, posteriormente, vamos a ir tratando las rutas. Es claro mencionar también que esto lo define directamente la línea naviera, ellos nos van a informar cuáles van a ser las rutas que vamos a manejar.

Transcripción de entrevista a gerente comercial de Evergreen, Soraya Peláez

Fecha: 6 de agosto del 2024

1. Dado que China y Ecuador firmaron un TLC, vigente desde el 1 de mayo, ¿cree usted que se incrementarán las cargas entre los dos países?

Es increíble que a partir del 1 de mayo que se firma el acuerdo deberíamos haber visto incremento del volumen de nuestras cargas hacia China, pero pasó lo contrario, no se incrementaron como se lo esperaba. Pero hay factores, podemos firmar muchos acuerdos, pero también hay muchos factores que inciden al sector exportador a hacer más volumen de carga con este aliado que tenemos, que es China. ¿Cuáles son nuestros principales productos exportados?

Son 2 y sobre todo con un gran margen de diferencia enorme es el banano y segundo es el camarón. El banano decreció comparado al año pasado, entonces no es

que es inmediato el incremento de volumen de carga, yo creo que a lo largo del tiempo lo va a ver.

Con respecto al puerto de Chancay, yo lo dudo que el exportador ecuatoriano vaya a querer transitar sus cargas, por lo menos de manera terrestre hasta Perú, porque no hay una buena infraestructura de transporte, por lo menos nosotros acá.

Nosotros sabemos lo que estamos viviendo acá en el país, en las carreteras hay mucha delincuencia, entonces inclusive los exportadores para mover carga a Posorja lo piensan 2 veces por el tema de que hay más gastos en cuanto a la seguridad. Que nosotros movamos cargas como país con Chancay, habrá que ver si hay garantía, si hay un buen transporte terrestre, una buena logística, podría ser para el camarón que es carga congelada. El banano es carga fresca y hay mucha sensibilidad a dañarse el producto. Tal vez lo que podrían hacer las líneas navieras es pasar carga aquí en Guayaquil, entrar al nuevo puerto y hacer trasbordo ahí para hacer conexión directa con China. ¿Pero hoy por hoy a qué apunta el sector exportador? Es que nosotros líneas navieras, vengamos, topemos Ecuador, y de Ecuador, vayamos a Chancay, tomemos la carga de Perú y salga directo a China. Entonces nuestras cargas como país se benefician si las líneas navieras hacen ese cambio de rotación.

2. ¿Dispone Evergreen de suficiente espacio en sus buques para enfrentar este posible incremento de cargas?

Comenzando, Evergreen todavía no tiene pensado en ir a Chancay Ports y justamente es un puerto de nuestra competencia que es Cosco, pero nosotros sí tenemos servicios asociados con Cosco.

Evergreen, está listo, tiene los buques, el servicio, pero eso no implica que es de cambiar así ya listo, ahora nos metemos a competir, con este nuevo puerto y con este nuevo tiempo de tránsito; sino que hay que evaluar algunas cosas.

3. ¿Cree usted que Evergreen integraría al puerto de Chancay en sus rutas en un futuro cercano?

Tuvimos una conferencia el mes pasado, nuestros colegas de Perú lo pusieron sobre la mesa, Evergreen como tal solo tomó nota.

Evergreen desde y hacia Asia no viene solo, venimos en un servicio que es compartido, viene Wan Hai, viene Cosco, viene Pil, viene Yang Ming, viene Evergreen. Entonces los cinco venimos en ese servicio. El líder de ese servicio es el que tiene más buques, y en ese servicio el que tienes más buques es Wan Hai, es decir, que el partner que toma la decisión de hacer los cambios en el servicio va a ser Wan Hai con la aprobación de los demás partners.

Evergreen como tal sí tiene un servicio donde es líder y llega solo a Perú, pero no viene a Ecuador, entonces en ese servicio es muy posible que tal vez Evergreen se haga la evaluación entrar o no entrar a Chancay y meterse a competir.

4. ¿Podría convertirse la utilización del puerto de Chancay, en una ventaja competitiva para su empresa?

Sí, claro, ahora ya estamos con la campanita porque tienes una competencia que ya va a estar en 21 días en China saliendo desde Perú, entonces claro, lo que el sector exportador más quiere son tiempos de tránsito lo más corto posible, porque justamente el producto como el banano es un producto perecible, y mientras mejor

tiempo de tránsito mejor shelf life tengo. Es algo que nos va a poner a competir segurísimo.

5. ¿Evergreen estaría considerando utilizar el puerto de Chancay para mejorar las tarifas de transporte marítimo por la reducción de los tiempos de tránsito?

Las tarifas no se mejoran por un tiempo de tránsito. Esto es un negocio de oferta y demanda, si tenemos millón oferta de espacios, aquí las tarifas bajan. Las regulan la oferta y demanda. Si no tenemos tanta oferta de espacios o hay alguna escasez de equipo, entonces las tarifas se van para arriba. Entonces los tiempos de tránsito son buenos porque nos ponen a competir porque el cliente quiere que el producto llegue más rápido, sobre todo el banano, pero igual hay que tomar en cuenta otros factores que en este caso, como les digo, es la oferta y la demanda.

Transcripción de entrevista a gerente de exportaciones, Luis Cifuentes

Fecha: 23 de julio del 2024

1. ¿Cree usted que la integración del Puerto de Chancay podría incrementar la eficiencia de la cadena de suministro ecuatoriana?

Bueno, en este aspecto hay que tomar en consideración varias cosas, principalmente que la implementación de este nuevo puerto se da debido al colapso de los diferentes terminales portuarios a nivel de América Latina. Especialmente lo que tiene que ver con el puerto de Cartagena, que es uno de los principales puertos de transbordo a nivel de ruta norte y lo que tiene que ver con ruta sur, puerto de Callao y San Antonio. En base a que el puerto de Callao ya no tiene capacidad logística ni operativa, esto ocasiona un tráfico y más que todo una congestión a nivel de la operatividad de los buques que van en ruta sur. Yo creo que con la implementación

del nuevo puerto, hay que tomar varias consideraciones, principalmente la distancia a la que se encuentra el puerto con relación a Lima, porque nos pasó lo mismo, por ejemplo con el puerto de aguas profundas de Posorja. Que si bien es cierto, brinda muchísimos beneficios a la cadena logística, pero también incrementa los costos operativos. Entonces, en base a esto, hay que ver y hay que hacer un análisis de costo-beneficio para poder ver en que beneficiaría operativamente a las operaciones en el mercado ecuatoriano, porque si bien es cierto, esto va enfocado para los embarques con destino a China, es verdad que no tenemos rutas directas, pero la mayoría de nuestras cargas van vía Panamá, entonces a nivel de ruta sur con la implementación de este nuevo puerto podría darse una mayor factibilidad y mayor ventaja competitiva para nuestro producto, pero todo también dependerá de los costos que se generen con este puerto.

Se congestiona la ruta sur, todo lo que tiene que ver con la fruta de Chile y productos congelados de Perú. Hay épocas en las que no se encuentran espacios, pero yo creo que este nuevo puerto va a ayudar a descongestionar bastante más que todo estos destinos, que son tanto Callao como Chile, que son sumamente congestionados más que nada en épocas de frutas y calamar en Perú.

2. ¿Qué expectativa tiene Usted, con el ingreso del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo?

Básicamente, es que se genere una descongestión de las terminales portuarias, que se habilite una mayor cantidad de espacios para poder cargar en esta ruta. No solo para destino China, sino también con todo lo que tiene que ver con el Mercosur, porque operativamente sí es muy complicado en las épocas pico, y en muchas ocasiones no se puede conseguir espacios, se tiene que ver otras alternativas. Inclusive, para poder ir a

Brasil o Argentina se tiene que dar la vuelta por Panamá. Entonces esto ocasiona mayores tiempos de tránsito o inclusive un puerto de trasbordo genera mucha carga en standby en los puertos que puede estar entre 15 días a un mes de espera para poder conectar, entonces sí causa muchas demoras a nivel operativo, extendiendo también los tiempos de tránsito.

3. Actualmente, Omarsa ¿con qué línea naviera trabaja y cuánto es su tiempo de tránsito desde Ecuador a China?

Nosotros trabajamos con todas las líneas navieras. Todas las líneas que pasan por Panamá son Wan Hai, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC. Estas son las principales líneas navieras, pero bueno, en realidad trabajamos con todas. También tenemos varias líneas Chinas que cruzan el océano Pacífico de extremo a extremo, en este caso las líneas navieras que hacen este tipo de rutas son Wan Hai, Pil, Yan Ming. Los tiempos de tránsito por lo general cuando las mercancías van de ruta a Panamá son de entre 45 a 55 días. Cuando cruzan el océano Pacífico de 35 a 40 días. Anteriormente, había una ruta directa con un buque extra loader que lo ofrecía Wan Hai, pero lamentablemente por temas de precios no se ha podido mantener el servicio y esto tuvo que salir de la ruta que nos estaban ofreciendo, una ruta directa. En la actualidad es supercomplicado porque el mercado del camarón se mueve mucho acorde al precio y el incremento de fletes prácticamente pega directamente al costo y esto nos afecta muchísimo.

4. Considerando que el tiempo de tránsito entre China y Ecuador se reduciría gracias a la integración del nuevo puerto de Chancay, ¿cree que es beneficioso para su empresa utilizar las líneas navieras que recalen en este puerto?

En realidad, nosotros tenemos un servicio muy parecido que lo utiliza Zim ellos hacen la ruta Callao - San Antonio y van para China. Depende que líneas navieras van para China. Por ejemplo, Cosco, Evergreen, son navieras que siempre tienen problemas a nivel de espacios y equipos en Ecuador, son navieras que no ofrecen un gran volumen en relación con la demanda que tiene el camarón. Nosotros Omarsa no trabajamos con Cosco, no trabajamos con Evergreen porque ellos no pueden garantizar más de 5 a 10 espacios por semana y se debe tomar en cuenta que Omarsa exporta alrededor de 300- 400 contenedores por mes. Entonces prácticamente es un nicho muy pequeño que estarían ofreciendo estas líneas navieras, pero obviamente sí hay el beneficio por el tiempo de tránsito, porque obviamente mientras menos tránsito lo que le interesa al camaronero es el tema de pago, entonces si la mercancía llega en corto tiempo hay un retorno más rápido y flujo de dinero. Entonces sí es interesante el proyecto, pero lo importante es que las líneas navieras más grandes se sumen al proyecto. He conversado con varias líneas, en este caso las más grandes, entre ellas MSC, CMA CGM, Maersk y por el momento todavía no tienen claro el tema, todavía no ha habido un acercamiento y esto es algo que toma tiempo. Al igual que como pasó en DP World iniciaron con Hapag-Lloyd, con CMA, con Cosco, fueron las primeras líneas que se sumaron a este proyecto. Fue duro para el resto de líneas moverse para DP World, por varios factores internos en Ecuador (seguridad, etc.) obligó a que líneas navieras grandes tengan que moverse de terminal portuaria que ha generado un colapso aquí en Ecuador. Una de estas líneas fue Maersk. Entonces todo dependerá de todos los acercamientos que haga esta terminal portuaria con cada línea naviera y que vayan sumando sus operativas para este puerto. Pero indiscutiblemente yo creo que va a ser muy beneficioso para nosotros en el caso de que las líneas navieras más grandes

también se sumen a estos tránsitos, porque como les digo va a ver un mayor flujo y retorno de capital para el tema de pago a nivel de empresas exportadoras.

5. No hace mucho entró en vigencia el Tratado de Libre Comercio entre China y Ecuador, nosotras asumimos que gracias a este acuerdo las exportaciones de camarón aumentarán, de ser así, ¿Cómo creen que este tratado, combinado con el uso del puerto de Chancay para el trasbordo, impactará a su empresa en términos de la capacidad para exportar grandes cantidades de productos y mejorar los tiempos de entrega a sus clientes en China?

Bueno, en realidad el tratado de libre comercio es algo relativo, la verdad que nosotros a nivel de camarón, no lo vemos a un corto plazo, porque es un porcentaje que se desgrava anualmente y se podría decir que recién al séptimo año nosotros podríamos ver un real beneficio para el sector camaronero, esto también va de la mano de que China cada año pone más restricciones para el tema del camarón. Anteriormente, teníamos restricciones por tema de Covid, ahora tenemos restricciones por temas de metabisulfito, entonces esto hace que en lugar de que el sector camaronero incremente volúmenes, de cierta forma, China les ponga un freno a las exportaciones. Pero en el tema del puerto, en caso de que todo se alinee, yo creo que va a servir muchísimo para aumentar volúmenes más que todo por esta ruta. Para nosotros es indispensable que el producto llegue en la menor cantidad de tiempo. Porque prácticamente desde que nosotros cosechamos el producto hasta que llega al consumidor final, estamos hablando de aproximadamente 2 meses y medio, entonces es un tiempo considerable en el que nosotros vamos a tener un retorno, más que todo, el pago de parte de los clientes. Entonces el flujo se alarga, pero creo que por eso es muy importante más que todo el tema de las rutas cortas, porque como les mencionaba

antes, trabajamos con una línea naviera que ofrecía un servicio directo que hacía 35 días, pero aquí también depende del precio. Aquí 1 centavo, 2 centavos a nivel de precio afecta muchísimo al sector camaronero.

Las navieras en el tránsito largo te dicen, te doy un flete bajo, pero te voy a dar un servicio diferenciado con un tránsito corto, pero como es un tránsito corto te va a costar más, pero no se dan cuenta que a nivel del camarón hay muchas variables y que el tema de flete afecta muchísimo más que todo al costo.

Transcripción de entrevista CEO de Schecomex, Fabián Schreckinger

Fecha: 26 de julio del 2024

1. Actualmente, su empresa, ¿con qué líneas navieras trabaja y cuánto es su tiempo de tránsito desde Asia a Ecuador? ¿El servicio es directo?

Hay que entender primero los contextos logísticos que pasan a nivel mundial. Existen cinco navieras grandes que son Maersk, Hapag-Lloyd, ZIM, WAN y Cosco. A través de los años, esta cuestión del tema del transporte marítimo ha ido cambiando y por diversos factores los tiempos de tránsito se van moviendo.

Es una apuesta muy interesante la de la naviera Cosco, que va a ser la financista privada del puerto de Chancay en Perú, que queda a 56 kilómetros de Lima al norte y está equipado totalmente con inteligencia artificial, va a representar que casi el 50% de la carga que venga a Sudamérica pase por el mismo. La profundidad del puerto de Chancay es de 14 y 17 metros como lo mencionaban, lo que permite que los buques de mayor calado puedan ingresar involucrando una mayor envergadura y una mayor capacidad. Por otra parte, hay que analizar varios puntos, uno es el contexto geopolítico, ¿cuáles son los intereses de China realmente en la parte de Sudamérica?,

¿cómo ellos están mirando ahora al mundo como tal?, ¿cuáles van a ser sus mercados principales? Y dos, ¿a quién escogieron como Hub?, en este caso es al Perú.

Tres, ¿en qué contexto nos quedamos nosotros como ecuatorianos dentro del panorama del transporte marítimo mundial?, Entonces eso es como una antesala. Enfocándonos en los tiempos, que si fueran 28-22 días sería excelente. Ahorita estamos viviendo una nueva crisis de contenedores, no tan similar a la que pasó en el año 2020, pero sí, una crisis desde abril de este año, que empieza a bajar un poco de su fuerza ahorita en este mes de julio, pero tuvimos subidas más o menos de 200% de los valores de los fletes en general en menos de dos meses, y entonces, ¿qué pasó? los tiempos de tránsitos también de entre China o en general en el mundo cambiaron mucho. Entonces decir a veces 28-22 resulta medio utópico porque hay muchos factores adicionales que se involucran. Estamos a veces hasta con tránsitos ahorita de 64 a 70 días, entonces tener la carga mucho más rápido obviamente optimiza y genera un flujo de caja mayor, y sí va a ser una cuestión interesante que sacuda al mercado en general marítimo regional y mundial.

2. ¿Qué expectativa podría tener Usted, con el ingreso del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo para cargas desde China?

Bueno, yo lo primero que tengo de expectativa es que nosotros como país empecemos a mejorar nuestros puertos, porque cada vez nos vamos quedando más a la saga. Perú, por su parte está haciendo las cosas correctas en general, Callao es un puerto grande y ahora va a tener un puerto más grande que les va a permitir poder optimizar. Hay unos buques que yo les llamo el buque lechero y es el que viene dejando por todos los puertos y va parando en cada cosita, pero nos toma tiempo. Entonces descargar un contenedor en Chancay en este caso puede tomar 12 horas tal vez, pero hasta que coge el otro barco que vaya a venir a los otros puertos lleva tiempo. Lo ideal para nosotros

es que haya líneas directas, pero decir que va a ser el primer puerto de desembarque, sí nos optimiza en general y también que no vaya a Norteamérica o México, que son los puertos de transbordo actualmente, eso nos baja el número de días y es bienvenido. Ahorita hay que tomar en cuenta otro factor, hay una línea naviera que se llama Maersk, ellos están prácticamente dándose la vuelta al mundo. No sé si saben el tema de lo que está pasando con los hutíes, en el tema del canal de Suez y en el Mar Rojo en general, que los barcos empiezan a dar la vuelta por el Cuerno de África de buena esperanza y eso está llevando a 12, 14 días más y eso ha hecho elevar más o menos 40% las tarifas, Entonces tener desde el Pacífico, ya desde los puertos de China, que sean Guangzhou, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Beijing, que son los más importantes y que puede empezar a venir, nos ayuda y nos optimiza. El costo de la tarifa en general entre los puertos ecuatorianos y peruanos es bajo, Y hacer un transbordo en Chancay para mandar nuestra carga directamente a China, nos ayuda. Es decir, supongamos mandamos el banano y que llegue en menos días, son menos días que tengo que pagar por contenedor refrigerado, o que vayamos a estar mandando el camarón y pago menos días de contenedor refrigerado y le llega más rápido a mi cliente, pues estamos optimizando, pero ¿qué nos falta a nosotros?, es que Ecuador vea una visión un poco más amplia, es decir, de lo que están viendo otros países, ósea, dejar los temas de intereses a veces personales, y de pronto decir, Guayaquil está pasando a ser un puerto que es poco óptimo, poco óptimo en general para el tema de descargas. Hay un tema adicional que a veces aquí tenemos bodegas privadas, hay una bodega que se llama Inarpi y se está demorando hasta cuatro días solamente en cargar los pesos y alguna vez yo estaba en el Callao, justo, una visita en el puerto y decían, “nosotros hacemos pre check-in”, y el día anterior ya sabemos cuánto peso va a ser, pues, ahí están los papeles previos. Ósea, llegó el barco en la mañana y en la tarde estamos sacando.

Pero aquí es inaudito, es decir, que estamos en pleno siglo XXI y de pronto un descargue de unas mercancías se puede demorar hasta cuatro días para decir cuánto peso es y después recién podemos empezar el trámite. Entonces, son ese tipo de cosas que nos vuelven menos competitivos. Podemos tener el mejor producto, la mejor vocación, podemos tener la línea que sea la más rápida y de pronto nos paramos aquí. ¿Y eso qué repercute? que, si de pronto la naviera dice, no, yo te lo voy a hacer por Chancay porque allá mi barco se para únicamente 12 o 24 horas, puede volver a salir. Ese es mi negocio. El negocio del barco no es estar parado en el puerto, sino coger la carga y volver a salir inmediatamente. Así como un avión, un avión en tierra es de lo más costoso. O sea, el avión tiene que estar siempre volando. Entonces, si ellos van optimizando esta parte del tema de puertos de Chancay, puede ser muy beneficioso en general para la región. Existen otros aspectos también que hay que mirar en el puerto de Chancay de Perú, que es en el tema poblacional. La gente en Chancay, siendo un puerto pesquero nada más, de 40 mil personas, siente que les va a afectar mucho en el tema ambiental, de que ellos de pronto no van a poder tener su suministro de pesca habitual. Entonces, obviamente, siempre en todas las partes del mundo va a haber una versión grande al tema del cambio por una obra de esta magnitud. Entonces, hay otro aspecto que es el geopolítico. Entonces, si Estados Unidos como que se siente a pensar y dice, ¿por qué los chinos están haciendo un financiamiento directo en Perú? Y de pronto, ¿qué le está pasando a los peruanos? ¿Por qué no hacen con nosotros y empiezan a hacer con los chinos directamente? Y empieza a enmarcar en el tema de la ruta de la seda de China, que es trazar sus líneas de comercio, que fueron milenarias en general, y en el fondo, es decir, ellos quieren un aprovisionamiento bueno de materias primas. ¿Y dónde están las materias primas? Están en Latinoamérica y están en el tema de África. Hablamos de Latinoamérica, el tema de los minerales, que Perú

es muy fuerte, tenemos el tema del litio en Bolivia, en Argentina, parte de Chile. Entonces, es buscar el aprovisionamiento, es decir, más cercano de otras materias primas que van a necesitar para mi desarrollo, pero como yo tengo el dinero, puedo financiar directamente. Entonces, ellos lo aducen como un tema que fuera meramente privado. Es una inversión privada que se está generando acá en Perú, pero geopolíticamente es como decir que la presencia de China cada vez va siendo más importante en Latinoamérica, siendo normalmente el que era el patio trasero de los Estados Unidos. Entonces, hay mucho para poder seguir analizando en general.

3. ¿cree que sería beneficioso para su empresa utilizar las líneas navieras que va a ofrecer el puerto de Chancay?

Lo que buscamos nosotros como empresa son tiempos, es decir, para nuestra cadena de suministro, en general de stock, prevemos desde el momento de hacer un pedido hasta el momento de la llegada, prevemos un tiempo específico para no quebrar nuestro stock interno como tal, pero dentro de eso hay que tomar en cuenta varios factores. Es decir, me cotiza la línea naviera, me dice Chancay, te traigo en 28 días, pero te va a cobrar, por decirte, 4 mil dólares porque viene directo. Por poner un ejemplo, pongamos una cifra al ojo, pero mira, tengo una cuestión que va a empalmar de pronto, primero va a atracar en el puerto de México y esa te va a durar 38 días. Sí, llega siete días después, pero te cobra 3 mil 500 dólares. Bueno, y aún empieza a valorar qué es lo que más te conviene, qué es lo que necesito yo en ese momento. Prontitud, o sea, necesito la carga que me llegue lo más rápido, entonces, obviamente, bueno, tengo que buscar la línea naviera que me ofrezca el espacio más rápido, ¿no? Entonces, si es que no estoy tan apretado de tiempo, puedo buscar una opción más económica que me demore un poco de tiempo, pero yo puedo generar un ahorro financiero en ese momento. La ventaja de que pueda haber un puerto de esa magnitud,

es que significa que no es que sólo van a llegar allá, entonces se va a buscar que el comercio se dinamice mucho más, y eso el comercio tiene que ser de ida y vuelta.

Entonces, en ese momento es de, por decir, hablemos del tema del camarón, nosotros competimos mucho con los países del Asia menor, vamos a decir, con Tailandia, Vietnam, así en general, que están mucho más cerca de China, pero les pudimos ganar el tema de la venta del camarón. Si es que ahora tengo una cuestión de más rápido, entonces, claro, voy a poder enviar con un flete más barato, ¿por qué? Porque es una ruta directa y a ellos también les interesa llenar su barco, entonces, obviamente, puede ser una versión de que sea muy válido, entonces, ahí sí convendría. Por lo tanto, como empresa, nosotros estamos abiertos a cualquier posibilidad de donde nos sea más factible el embarque. En tema de empresas, uno tiene que buscar la optimización, o sea, decir, ¿qué me conviene más a mí? ósea, no hacer los actos que yo les llamo los actos “patroteros”, no, es que “esta marca me hizo más bonito porque me cae mejor y es la de bandera panameña y yo no quiero trabajar con los americanos o yo no quiero trabajar con los que sean europeos o los holandeses”, bueno, ¿cuál me da un mejor servicio? ¿Cuál me cumple? Porque también a veces hay unos temas de que las navieras mismo hacen cut-offs o hacen roleos de los barcos, de las cargas en general, y friegan al importador, entonces ellos tienen la sartén por ahí. Para mí, más del hecho va a estar que existan muchas más frecuencias y que eso nos permita a los importadores, en este caso, o usuarios, decidir y tener una opción mejor con respecto a las opciones que se nos manejan. Los puertos siempre se van a necesitar, ¿sí? Entonces, porque, bueno, hablemos de puertos como Hamburgo en Alemania, o sea, tiene una gran afluencia de barcos y su movilidad es tan grande, ver los puertos de Shanghái o, de pronto, de Hong Kong, así decir, en el Asia, tienen un volumen magistral, así decir, que se mueven tan rápido, entonces, sí, necesitamos también como

países, como región, ponernos más a la vanguardia y no solo pensar en cosas chiquitas, de decir, siempre estamos nosotros para atrás.

4. En caso de que otros actores en el sector importador adopten esta ruta, ¿Cómo cree que afectaría a la competitividad en el mercado que maneja su empresa?

Bueno, la incidencia de un flete marítimo en el valor, en el costeo total, es muy variante, entonces, como empresa a nivel personal, trato de buscar siempre la mejor opción. Ósea, trabajo con algunas empresas, en general, que no es que estamos con una sola para el tema de comercial. Existen empresas mucho más grandes, de mayor tamaño, hablemos de La Favorita o del grupo de Mi Comisariato, ¿qué hacen? Ellos ya negocian directamente con el tema de una naviera en específico porque su volumen de carga es, a veces, mucho más grande que el que uno puede manejar. Entonces, ahí, si te doy una frecuencia directa y, mira, te voy a bajar tales contenedores a tal precio, obviamente, el otro puede tener una ventaja diferencial en ese momento con respecto a mi empresa, que pueda traer menos cantidad de contenedores, entonces, ¿por qué? porque puedo fletar, es decir, un barco de 14.000 y, de pronto, estoy trayendo 1.000 contenedores en ese solo para mí. Bueno, puede ser una cuestión que ya sea representativa por la economía de escala que ellos les generan, obviamente, consolidar en un solo puerto, entonces, esa es la cuestión de que, sí, el volumen sí afecta, sí es representativo. Pero, lo que siempre hay que notar en el tema de comercio exterior, es que la negociación no vaya solamente a decir, “ah es que tenemos que fijarnos en el tema del naviero”. Tienes muchos otros costos que tú puedes ir bajando, o también subiendo. Entonces, obviamente, cada empresa tiene que ver las mejores opciones de decir, ¿qué es lo que voy a tomar en cuenta con el nuevo puerto? De pronto, es la competencia regional. ¿Qué pasa si es que de pronto me llega a Perú? No es cierto que no me llegue acá, y ponte que mi competidor está en Perú. Él sí va a tener una ventaja

contra mí, porque el puerto le va a llegar unos días antes a lo que le va a llegar el producto. Sí, entonces, esas cuestiones son las que hay que valorar mucho más, no solo es China que pone como hub a Perú, sino que también otro gigante, que ya lo cogió desde hace tiempo, que es la India, también escogió a Lima como hub. Entonces, para mí, o sea, en cuestión de cómo lo veo regionalmente, es el Ecuador es el que se va quedando atrás. Chile es muy competitivo, ellos son de los países que tienen la mayor cantidad de acuerdos comerciales con el mundo, es decir, país que quiera acuerdo comercial, “venga, vamos, vamos contra nosotros, no hay problema, hacemos un acuerdo comercial”. Y nosotros siempre tenemos una posición de que, “es que soy chiquito, no puedo competir”. Entonces, ¿queremos las grandes ligas? Pues entonces, bajémonos para las grandes ligas, ¿ya? Pero no vamos a estar también siempre con el discurso, pues me llamo tercer mundista. Hay cosas buenas que se pueden hacer, chocolate, cacao, lo que sea, se pueden hacer. Entonces, uno tiene que estar dispuesto a competir con todo el mundo. Entonces, la competitividad sí va más encadenada al tema del costeo que lo haga cada uno. Siempre buscando la mejor opción.

5. ¿Cómo afectaría esto a los costos operativos de su empresa?

Positivamente, obviamente, porque tu costo financiero, por decir, pagaste a los 10 días de lo que se embarcó la carga, por decirle, tú ya puedes tener aquí a los 30 días de empezar a vender esa mercadería. Entonces tu tiempo de recuperación de ese valor va a ser mucho más corto en los días, que tenerlo viendo en el mar. Ósea, soñándole que estará parado en un puerto X, Y o Z. Entonces, de 20 a que te digan 45, son 15 días. Eso en flujo de caja es totalmente representativo.

Porque 15 días para poder vender, medio mes, o sea, a veces luchamos por decir en cuentas por cobrar, por bajar 3-4 días de promedio en el año, y tener 15 días

de ventaja por eso, es grande la representación. Es muy, muy grande. Sí, lo que puede ser es, a ver, hay otros temas que también es del tema financiero.

Ósea, hay países que pronto te pueden entregar empresas que te dan un financiamiento directo y te pueden decir que te doy 60 días desde la fecha que te embarqué, o el otro te puede decir 90 días. El otro te dice, no, a mí me haces prepagado. El otro te dice, es contra copia del Bill of Lading.

Depende de la negociación con cada una de las empresas que hagan. Pero, al final, tener tu mercadería mucho más rápido de lo que tú aspirabas tener de alguna manera normal, te está haciendo ganar plata, simplemente. Y aquí hay que ver siempre el tema de rentabilidad. ¿Cómo puedes rentabilizar más una operación de afuera? Entonces, siempre hay que acordarse esa palabra, para mí que es gravitante, rentabilidad. Entonces, ¿dónde puedo generar mayor valor monetario en ese estilo? Por ahorro de días, por ahorro de tarifa, pero que a mí me represente mucho mejores conveniencias para el bolsillo.

6. ¿Han considerado cómo este cambio podría incrementar la satisfacción de sus clientes?

Sí, ¿por qué razón? Porque, obviamente, con el tema muchas veces de los puertos, uno dice, yo ya tengo la llegada por decir el día domingo y yo te podré estar entregando el día martes o miércoles. Todavía no subimos los pesos. No subimos los pesos de la carga, entonces eso recién va a estar listo el jueves. Uno por trámites y todo recién lo logra sacar el viernes y te entrega en el sábado o te entrega el siguiente lunes. Perdiste una semana. Entonces, la eficiencia no solo va en el tema de calado. Eso tiene que ir conectado a otras industrias. El tema del transporte, el tema de cuestión tecnológica,

es decir, cómo optimicen la cuestión de los pesos, del embarque, la transmisión de datos a las aduanas, en general.

Son varios aspectos. Entonces, si ahí te hablo como país, nos falta largo y nos falta bastante. Ahorita tenemos otro problema más grande que, no sé si ustedes en la tesis lo toparon, como tal es el tema del transporte, transportes internos. ¿Qué está pasando, por decir, en el puerto Bolívar? Mucha gente ya no quiere entrar al tema del puerto Bolívar en Machala, que es el puerto considerado para bananero del Ecuador, por su inseguridad. Entonces, no hay opción para decir que quiero utilizar ese puerto. Ya pasó dos o tres veces que de pronto buques que venían de esta línea Maersk, en general, vino a la orden directa de la planta central y les dijeron, “no atraquen Guayaquil, váyase directo al Callao”. ¿Y qué nos afecta de pronto a los importadores? Es que decir eso, irse desde Guayaquil hasta allá, sí son tres días. Pero son tres días hasta que baje, otro día que baje, más tres días que regrese, son siete días más. Porque no llegó por un tema de seguridad. ¿Por qué? Porque de pronto les atacaron piratas ahí en el Golfo, y dijeron que querían entrarse a los barcos.

Entonces, aquí hay que hacer una optimización más grande de puertos, por decir, el de Manta sería uno de los más ideales para el Ecuador. Pero empiezan esos celos que tenemos aquí, a ver, los de Manta, ¿por qué van a coger? “Que ellos se queden con la pesca nada más, y entonces Guayaquil es acá”. Empiezan ese tema de celos, pero no optimizamos. Entonces, claro, sí sería tal vez bueno tener dos puertos grandes y buenos, antes que cuatro chiquitos y que no funcione ninguno.

Entonces, eso sí en la cadena nos implica ver que el contexto no solo es un puerto, sino también los factores alrededor que giran de esa cuestión, porque son gravitantes también al momento de tomar una decisión hacia dónde voy a llevar, por decir,

tenemos puertos de Esmeraldas, y que se comercializa por ahí, solo llegan los vehículos, y se envía astilla de madera, nada más. Es un puerto poco utilizado. Manta también se ha vuelto para el tema vehículos, pero no está llegando gran cantidad de barcos. Entonces, eso es lo que tenemos que mejorar. Y si no mejoramos internamente que la bodega, que la naviera tal se va a cambiar a tal bodega, primero mejoremos eso. Son cosas más visibles y más rápidas de palpar.

Chancay se está construyendo, no estoy con la fecha certera de para cuándo va a estar listo en general, pero cuando llegue va a ser una cosa que veremos, y si no estamos preparados y no hacemos las cosas bien, nos va a afectar más todavía. Entonces, hay épocas de demanda alta y baja también en el tema navieros. Ya noviembre pasa a ser una época que, bueno, y es tarde para navidad, eso ya es tarde para navidad, pero siempre son meses medio llenos, enero baja, ¿pero por qué? Porque se embarca en cambio desde China mucho, porque es del año lunar, entonces todo el mundo trata de embarcar antes del año chino lunar, en general que siempre está entre la última semana de enero y la primera de febrero, entonces vas a tener que después de 30 días acá a finales de febrero tienes una congestión brutal de los puertos, ¿sí? ¿Por qué? Porque si sumas 30 días, ahí se te va a hacer brutal. Pero, bueno, si es que empieza en noviembre, veremos. Yo solo espero que las tarifas bajen y con eso podamos tener mejores beneficios porque cuando la tarifa es extremadamente alta hay ciertas industrias que se ven muy afectadas por el tema del valor. Les pongo un ejemplo el caso del vidrio, el vidrio es un material muy pesado, pero tiene poco valor, Y a veces un contenedor de vidrio se llena con 12 mil dólares. Y de pronto pagar, ahorita, bueno, esto está basado hace unas dos semanas, 8 mil o 6 mil, de pronto pago el 50% o el 70% solo en valor de flete. O me pasa a ser súper representativo. ¿Qué empiezan a hacer las empresas? Dejan de traer. ¿Y qué sucede en los puertos de destino? Escasez, quiebres

de stock. Y ahí empieza el tema de especulación. Pues ahí sí ya entramos en otras facetas de esta cuestión.

Entonces, todo lo que pueda ser más competitivo y que sirva al consumidor y nos sirva a las empresas como tal, es bienvenido. Yo nunca me quejo de cuando hay nuevos retos en general, porque más bien los veo siempre como una oportunidad antes que verlos como una amenaza.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Maridueña Salazar, Kelly Raquel** con C.C: #**0924564495** y **Vanegas Robles, Narcisa Estefanía** con C.C: #**0952047579** autores del trabajo de titulación: **Optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo.** previo a la obtención del título de **Licenciado en Negocios Internacionales** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, **23 de agosto** de 2024

f.  _____

Maridueña Salazar, Kelly Raquel

C.C: **0924564495**

f.  _____

Vanegas Robles, Narcisa Estefanía

C.C: **0952047579**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del Puerto de Chancay como puerto de trasbordo		
AUTOR(ES)	Maridueña Salazar, Kelly Raquel Vanegas Robles, Narcisa Estefanía		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Santillán Pesantes Jaime Antonio		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Economía y Empresa		
CARRERA:	Negocios Internacionales		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciada en Negocios Internacionales		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	23 de agosto de 2024	No. DE PÁGINAS:	113
ÁREAS TEMÁTICAS:	Comercio exterior, Cadena de suministros		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Cadena de suministro, Tiempos de tránsito, Puerto de trasbordo, Rutas directas, Tarifas, Líneas Navieras, Tratado de Libre Comercio, Optimización.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>En la actualidad, la cadena de suministro ecuatoriana se ha visto afectada por una notable deficiencia en sus operaciones, impactando la llegada y salida de mercancías a tiempo. Factores como la infraestructura, equipamiento, rutas, implementación de sistemas eficaces y tecnología dentro de los puertos son esenciales para una correcta ejecución en los procesos logísticos, lo que resulta en tiempos de tránsito óptimos. Es por ello que para la presente investigación se empleó un enfoque cualitativo que permitirá analizar la optimización de la cadena de suministro ecuatoriana a través de la integración del puerto de Chancay como puerto de trasbordo, considerando las expectativas de importadores y exportadores ecuatorianos por medio de entrevistas. Este puerto promete proporcionar rutas directas hacia y desde China con tiempos de tránsito competitivos, los cuales se compararon con los servicios actuales que manejan los puertos ecuatorianos. Además, al haber entrado en vigencia el tratado de libre comercio entre China y Ecuador, esta opción se ha vuelto aún más atractiva. No obstante, las tarifas, líneas navieras y espacios disponibles en los buques son factores críticos para identificar la viabilidad del proyecto.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono:	E-mail: kelly.maridueña@cu.ucsg.edu.ec narcisa.vanegas@cu.ucsg.edu.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UIC):	Nombre: César Enrique, Freire Quintero		
	Teléfono: +593 990090702		
	E-mail: cesar.freire@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			