



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES

TÍTULO DEL TRABAJO PRÁCTICO:

**Investigación de las Actividades Logísticas
Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas
Periodo 2010 - 2015.**

AUTOR (A):

STEEVEN RICARDO ASTUDILLO MORÁN

Trabajo Práctico de la Modalidad de Examen Complexivo
de la Unidad de Titulación Especial (UTE)

Guayaquil, Ecuador

2016



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **STEEVEN RICARDO ASTUDILLO MORÁN** como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Ingeniera en Comercio y Finanzas Internacionales**.

DIRECTORA DE LA CARRERA

Ing. Teresa Susana Knezevich Pilay, Mgs

Guayaquil, 19 de Febrero del Año 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **STEEVEN RICARDO ASTUDILLO MORÁN**

DECLARO QUE:

El Trabajo Práctico de la Modalidad de Examen Complexivo de la Unidad de Titulación Especial (UTE) **Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 – 2015** previa a la obtención del Título de **Ingeniera en Comercio y Finanzas Internacionales**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, 19 de Febrero del Año 2016

EL AUTOR

Steeven Ricardo Astudillo Morán



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES

**CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES**

AUTORIZACIÓN

Yo, **STEEVEN RICARDO ASTUDILLO MORÁN**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo Práctico de la Modalidad de Examen Complexivo de la Unidad de Titulación Especial (UTE) **Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 - 2015**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 19 de Febrero del Año 2016

EL AUTOR

Steeven Ricardo Astudillo Morán

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Ing. Teresa Susana Knezevich Pilay
DIRECTORA DE LA CARRERA

Ing. María Josefina Alcívar Avilés, Mgs
COORDINADORA DE TITULACIÓN

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO

ÍNDICE GENERAL	vi
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN.....	10
DESARROLLO	13
DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN	30
RECOMENDACIONES.....	33
BIBLIOGRAFÍA.....	34

RESUMEN

En el presente ensayo se encontrará un análisis sobre las actividades portuarias de exportación e importación del Puerto de Esmeraldas, mismo que es realizado con la finalidad de conocer las actividades de importación y exportación, y hacer una comparación de las actividades y afectaciones, puesto que de acuerdo a su geografía se encuentra en un área atractiva para la producción del norte del país.

Dentro del ensayo se desarrollará una investigación sobre las características principales por las cuales se efectúa un alto volumen de importaciones de carga, así mismo como se analizará el por qué las exportaciones desde este puerto son menores en comparación a la importación, dando como efecto que la balanza comercial apunte a las importaciones y no a las exportaciones. Se desarrollará un análisis de cada factor que afecte o sobresalga de las actividades comerciales y portuarias con la finalidad de determinar el por qué hay afectaciones en estas dos actividades.

Es importante mencionar que este ensayo esta únicamente realizado con la finalidad de identificar problemáticas y factores que se den dentro de las diferentes actividades del puerto en términos de importación y exportación de mercancía, dando soporte a procedimientos que se deban tomar en cuenta en caso de inversión futura, mismos que sirvan para la competitividad, capacidad y producción nacional mejorando el desarrollo de la economía local.

Palabras Claves: Actividades Portuarias, Importación de Mercancía, Exportación de Mercancía, Toneladas Métricas.

ABSTRACT

In this essay you would find an analysis of export and import port activities from Esmeraldas Port, same that is done in order to comprehend the import and export activities, make a comparison of the activities and its effects, port of according to its geography is in an attractive area for the production of the north zone of the country.

Inside the essay it would develop a research into the main features by which there is a high volume of import cargo, also analyze why the exports activities from this port are less compared to import activities, giving the effect that the balance of trade tend to imports rather than exports. It would develop an analysis of each factor that affects or sticks out from the commercial and port activities in order to determine why there are affectation into these two activities will take place.

It is noteworthy that this essay is only written for the purpose of identifying issues and factors that are given in the different activities of the port in terms of import and export of goods, supporting procedures that would be taken into account for future investment, and that would work for competitiveness, capacity, and domestic production, improving the development of the local economy.

Keywords: Port Activities, Goods Import, Export Merchandise, Metric Tons.

INTRODUCCIÓN

Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) es la Institución a la cual esta concesionada las operaciones de las actividades portuarias de importación y exportación de mercancías desde el puerto de Esmeraldas, puerto que se encuentra en la pequeña ciudad portuaria de Esmeraldas cuyo puerto fue creado y ejerce bajo jurisdicción del Decreto Ejecutivo 1043 del 28 de Diciembre del año 1970. (Ibarra, 1976)

Desde el año 2004 la Empresa Privada Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. pasa a obtener el consorcio general de las actividades en el Puerto de Esmeraldas, actividades portuarias relacionadas a la administración, la explotación, el mantenimiento y el desarrollo del puerto. Es hasta el año 2007 en el que el presidente Rafael Correa mediante una firma de acta de finiquito culmina el contrato con el Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. y junto con este el cumplimiento de 6 de los 25 años de contrato que esta empresa había firmado en el año 2004, contrato que concluyó con la entrega de todas las instalaciones portuarias en Julio del año 2010 pasando a manos de Autoridad Portuaria de Esmeraldas nuevamente. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

El puerto de Esmeraldas se encuentra en la zona norte de la provincia de Esmeraldas al norte oeste del Ecuador, justo a la desembocadura del río cuyo tiene el mismo nombre de la provincia, el acceso marítimo al puerto es directo logrando una buena ubicación con relación a otros países de Sudamérica, así mismo como una mejor ubicación en comparación a los otros puertos marítimos dentro de Ecuador. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

Este puerto multipropósito cuenta al año 2016 con tres muelles con acceso directo desde el mar, permitiendo que buques o motonaves puedan tener una gran maniobra y un buen atraque, cuenta con

servicios como practicaje y remolque. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

Los estándares de protección del puerto de Esmeraldas están certificados de acuerdo al Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias a través de la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Puertos, certificado que los hace operativos y aptos para tener las funciones con las que se desenvuelve el puerto. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

Los productos que se destacan dentro del movimiento de carga de importación en Esmeraldas son los productos elaborados y relacionados a la industria de acero, productos relacionados con el ensamblaje de vehículos y productos para la industria petrolera, mientras que los productos que se destacan en la exportación están la madera, el aceite de palma, astillas de papel, cerámica, entre otros, provocando de esta manera el conocimiento de este puerto marítimo como un puerto multipropósito. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

La importancia de los puertos en el Ecuador es relevante dentro de la economía local y el crecimiento es significativo y ambicioso que se han emitido artículos constitucionales y decretos presidenciales a seguir bajo la Constitución de la República del Ecuador del año 2008, dando como respaldo a esto en el año 2008 bajo mandato del actual presidente constitucional Rafael Correa se emite un decreto, decreto presidencial publicado bajo Registro Oficial No. 8 cual sostiene que considera es necesaria una auténtica política integral del transporte en el país, que viabilice la planificación, definición de tácticas y la debida coordinación Multimodal e Intermodal para que el Ecuador participe en los circuitos íntegros del transporte. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2007)

El decreto fue emitido en base al Art. 394 el cual menciona que el Estado avalará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial

dentro del territorio nacional sin exenciones de alguna naturaleza. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2008)

Luego el Gobierno Nacional da a conocer el Plan Estratégico de Movilidad y Transporte (PEM) donde resalta el reordenamiento y mejora de los puertos marítimos ecuatorianos con el propósito de examinar la transformación y especialidad portuaria, esto se adjunta a la publicación que realizó la empresa española Ineco, comisionada de la elaboración del PEM, publicación señala que Ecuador cuenta con instalaciones portuarias entre las que destacan las de Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas, cuyas capacidades para los envíos de riquezas nacionales, como petróleo y frutas, están al límite. El informe de Ineco revela la escasa capacidad de los puertos para la llamada Red Vial Estatal de Ecuador; pero asimismo sugiere el desarrollo y vertebración de un sistema marítimo-portuario y fluvial que atienda las necesidades del tráfico de contenedores. (CAMAE, 2013)

De igual manera el Art. 337 de la constitución nacional del 2008 afirma que el Estado promoverá el perfeccionamiento de infraestructura para el acopio, transformación, transporte y mercantilización de productos para la satisfacción de las necesidades primordiales internas, así como para afirmar la intervención de la economía ecuatoriana en el contexto regional y mundial a partir de una visión estratégica. Junto a esto, el Art. 284 refleja los objetivos de la política económica, entre los que se incluye certificar una conveniente distribución del ingreso y de la riqueza nacional, lograr un desarrollo equilibrado del territorio nacional, incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémica. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2008)

En base a estos eventos los cuales impulsan la exportación de mercancías, el propósito de este ensayo es identificar los factores de el por qué las actividades de exportación desde el Puerto de Esmeraldas en

comparación con las actividades de importación del mismo puerto siguen siendo menores en toneladas métricas manejadas.

DESARROLLO

Siendo el Puerto de Esmeraldas el segundo puerto marítimo más importante, de los cuatro puertos marítimos internacionales del país justo después del Puerto Principal Guayaquil, y ante la administración de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas que bajo concesión en contrato como empresa pública pasó a administrar, explotar, dar mantenimiento y desarrollo al mismo, el puerto se ha convertido en una gran ayuda en términos de desarrollo en la economía del país, estableciendo un centro de gran desarrollo industrial en la producción a niveles petroleros, agrícolas, forestales, metálicos, vehicular, entre otros; mismos que sirven para el consumo local y la exportación de productos. (SENAE INFORME DE GESTIÓN, 2014)

El puerto se ubica en la provincia ecuatoriana de Esmeraldas, provincia que se encuentra en la frontera norte del país, limitando al norte con Colombia y al sur con la provincia de Manabí, la ubicación que conserva el puerto de Esmeraldas lleva consigo mismo el desarrollo de la zona norte del país, favoreciendo la explotación y la producción de mercancías, completando una gran participación en las actividades de importación relacionadas a diferentes industrias que el puerto desempeña, como la industria del petróleo, la industria del acero, y el sector automovilista, siendo cinco de los diez mayores importadores del país quienes importan carga que arriba principalmente a este puerto. (SENAE INFORME DE GESTIÓN, 2014)

El puerto de Esmeraldas lleva a cabo sus actividades con los siguientes recursos operativos: 3 muelles protegidos mediante rompeolas, remolcadores, 60.000 metros cuadrados para áreas de

almacenamiento de contenedores, semi-remolques y otro tipo de cargas, 7.200 metros cuadrados de bodegas para carga en tránsito, 110.000 metros cuadrados de patio para carga general, una bodega auxiliar de 1.200 metros cuadrados, y una bodega para carga peligrosa (IMO). (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

Las beneficios que ofrece el puerto van desde seguridad bajo política de la empresa de 24/7 (24 horas – 7 días a la semana), operatividad los 365 días del año, seguridad integral para todo tipo de carga, donde está ubicado el puerto las aguas son tranquilas protegidas contra marejadas, muelle con 11 metros de profundidad, movimiento de todo tipo de carga y grandes superficies de almacenamiento continuas al muelle, adicional siendo el núcleo del comercio exterior en la zona norte de Ecuador, y el núcleo del desarrollo regional de la economía en la provincia de Esmeraldas. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

Los principales importadores de carga desde este puerto que están dentro de los 10 mayores importadores de carga a nivel nacional se encuentran Petroamazonas EP, Omnibus BB de Transportes S.A., General Motors del Ecuador, Corporación Favorita C.A., y Corporación Eléctrica del Ecuador Celec EP, mientras que dentro de los principales exportadores importantes para este puerto se encuentran Agroparaiso-Danayma, Alicorp Ecuador S.A., Comercializadora Internacional Ciecopalma S.A., Danec S.A. y Edesa S.A., compañías que no se encuentran dentro de la categoría de mayores exportadores del país, considerando que 4 de las empresas señaladas pertenecen al sector productor de aceite de palma. (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2014)

Este puerto marítimo presenta el segundo lugar en recaudaciones más altas reflejadas en distritos en comparación con los otros 11 distritos aduaneros dentro de Ecuador, teniendo recaudaciones más altas que las de Quito, Manta y Puerto Bolívar en lo que respecta a Distritos y Zonas Primarias del país, recaudando en promedio la cantidad de USD 300

millones anuales, recaudaciones característicos por tributos correspondientes al IVA, seguido del ADVALOREM, el ICE, y FODINFA. (SENAE INFORME DE GESTIÓN, 2014)

En función del valor en aduana declarado un valor total de casi cuatro mil millones de dólares, de los cuales tres mil millones de dólares resultan ser correspondientes a importaciones exentas del pago de tributos, importaciones de Empresas del Sector Público como Corporación Eléctrica del Ecuador CELEC EP, Empresa Pública De Exploración y Explotación De Hidrocarburos PETROAMAZONAS EP, Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP PETROECUADOR; dejando al paso el registro de un mil millones relacionados a declaraciones que pagaron tributos, dando como referencia que el total del 25% de las mercancías importadas fueron susceptible del pago de Advalorem, expresando la importancia del puerto en la Costa y Zona Norte del País. (SENAE INFORME DE GESTIÓN, 2014)

El puerto marítimo de Esmeraldas muestra en términos económicos y cuantitativos la importancia que tiene bajo la economía del Ecuador dado a que impulsa el desarrollo industrial y petrolero del país, dando paso a que el intercambio de bienes hacia el resto del mundo se haga más relevante, trayendo riqueza e inversión al país, teniendo influencia en el desarrollo social y económico de la población, facilitando directa e indirectamente fuentes de empleo y así fomentando el emprendimiento y la producción a gran escala, pero sobretodo cumpliendo con el plan del buen vivir implementado por el gobierno nacional en el año 2013.

Afortunadamente la creciente demanda de transporte de carga hace que el puerto marítimo de Esmeraldas logre una mayor reducción de tiempos en el envío de carga logrando un incremento en la participación de los aspectos comerciales del país, trayendo beneficios

abriendo oportunidades y de esta manera confirmando más atracción en la región costera y zona norte del país.

Las oportunidades de exportación dentro de la zona norte del país son visibles, dentro de esta zona se localizan las provincias de Esmeraldas, Santo Domingo, Pichincha, Carchi, Imbabura y Sucumbios acorde a su geografía, contando con un alrededor de 529 compañías productoras, comerciantes, y exportadoras, compañías que se relacionan principalmente a las confecciones, artesanías, textiles, accesorios, producción de frutas frescas, cacao en grano, aceite de palma, alimentos varios como congelados y procesados, frutos secos, flores y brócoli. (PROECUADOR 2015, 2015)

Ayudando a esto el Gobierno Nacional del Ecuador ha puesto en marcha varios proyectos y regulaciones que consisten en la reducción de las importaciones y la maximización de las exportaciones, destacando la implementación de nuevas herramientas que disminuyan la participación de las importaciones frente a la balanza comercial del país, herramientas utilizadas como la implementación de tributos como el IVA, Arancel Ad-Valorem, Antidumping, ICE Ad-Valorem, ICE específico, Fodinfra, Salvaguardias y Cupos de Importaciones. ((SENAE), 2015)

Estas implementaciones se han visto reflejadas dentro de este puerto, sin embargo las importaciones han reducido de manera considera en el año 2015, así como las exportaciones de carga desde este puerto se conservan, dando como conclusión que existen características por las cuales las exportaciones se ven afectadas, características que pueden verse expresadas en recursos, fuerzas externas y fuerzas internas.

Para una mejor explicación de este comportamiento este ensayo se ha visto sujeto a un análisis basándose en reportes emitidos por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas APE, la Cámara Marítima del Ecuador CAMAE, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador SENAE, y entrevistas realizadas a cuatro personas implicadas en el medio en el que

se desenvuelve el puerto marítimo. Debido a falta de información y estudios que se hayan podido realizar en este puerto marítimo, considerando que los registros e información del puerto dentro de la web se encuentran desactualizada e información en libros es poco relevante.

Las entrevistas realizadas son directamente con personal de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, personal del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador SENA E distrito de Esmeraldas, así mismo con un representante de una naviera multinacional con atraques en Esmeraldas.

En base a reportes emitidos por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas APE se puede ver reflejado cuales han sido los movimientos de carga dentro del puerto, las cantidades de toneladas métricas manejadas por el Puerto de Esmeraldas en lo relacionado al movimiento de carga por los tres primeros años bajo el consorcio de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas con un rendimiento creciente en un promedio de 200.000 toneladas anuales, considerando las actividades de exportación e importación juntas, dan como resultado que en el año 2010 se mueva un aproximado de 645.514 toneladas métricas, para el año 2011 una cantidad de 857.350 toneladas métricas manejadas, y para el año 2012 asciende a 1'059.164 toneladas métricas. (Hanze, 2016)

Es hasta el año 2013 que relativamente se mantiene con un movimiento promedio de 1'004.356 toneladas métricas, mientras que para el año 2014 desciende por primera vez después de dos años sobre el millón de toneladas métricas manejadas a 984.810 toneladas métricas, causando su mayor descenso en el año 2015 cuando baja a 615.817 toneladas métricas manejadas, siendo esta cantidad menor a la registrada en el año 2009 que fue de 636.591 toneladas métricas manejadas bajo el anterior consorcio la Empresa Privada Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A.. (Hanze, 2016)

El puerto duplicó la cantidad de toneladas métricas manejadas de 645.514 en el año 2010 a 1'059.164 toneladas métricas en el año 2013

siendo el sector de metal y auto-partes el que registró la mayor participación, justo después de estos años de crecimiento las estadísticas muestran que la misma cantidad que se duplicó en el año 2013 con la llegada del Consorcio de Autoridad Portuaria de Esmeraldas desde el año 2010, en el año 2015 se disminuyó hasta la mitad de lo logrado, registrando un total de 615.817 toneladas métricas manejadas por la terminal portuaria.

Las importaciones por toneladas métricas registradas del año 2010 al año 2014 son 3'104.880 TM, demostrando que la participación del 70% de las actividades de este puerto son de importación en comparación a las toneladas métricas registradas en exportaciones del año 2010 al año 2014 que son 1'446.314 TM, duplicando las toneladas métricas importadas que a las exportadas. (Hanze, 2016)

Pese al creciente desarrollo de las actividades portuarias, durante los últimos años en el Puerto de Esmeraldas, su crecimiento ha sido desigual. Si bien es cierto, registra un incremento en el comercio; su infraestructura y los servicios que presta a los operadores portuarios continúan siendo sus puntos más débiles. El principal inconveniente radica en su normativa. En la actualidad, las actividades del Puerto aún se siguen manejando con un Reglamento de Operaciones emitido en 1998, el cual para las labores actuales resulta obsoleto y no se adecua a la realidad vigente. Esto ha generado que no exista una adecuada planificación y se tomen decisiones improvisadas, al no realizarse reuniones de coordinación previa. (CAMA E, 2014)

Otro factor que afecta al Puerto es la limitación en su parte operativa. La mayoría de los equipos que posee Esmeraldas para las labores de porteo, recepción y despachos de naves están dañados o ya cumplieron su vida de utilidad. Y por último, las demoras en los trámites administrativos para con los usuarios afecta directamente en la atención cliente y por ende la planificación de los operadores. (CAMA E, 2014)

De acuerdo a estadísticas de la autoridad portuaria desde el año 2010 el movimiento de carga ha incrementado mucho más de lo esperado. Desde el año 2010 ha venido reflejando un constante crecimiento dentro de sus actividades portuarias. Aun así el crecimiento de las actividades y operaciones se va deteniendo por la falta de recursos, como infraestructura y mano de obra causando limitaciones operativas y un lento proceso continuo de todas las actividades. Al año 2016 hay poca maquinaria disponible, maquinaria que ya ha cumplido su vida útil y falta de recursos en la administración, afectando directamente el servicio al cliente y dando como consecuencia los malos controles, planificación y administración de las actividades portuarias. (CAMA E, 2014)

Los factores internos relacionados al puertos van desde la costumbre de los empleados en materia de efectividad y compromiso, como también el problema con la inversión del puerto no se encuentra priorizado el cual enfatizó en una entrevista Ing. Pablo Vera representante de Maersk Line en el puerto de Esmeraldas, mencionó que maquinaria entre esas, grúas móviles, así como puentes de carga, transtainers, y reach stackers, entre otros no son los mejores para el manejo y la manipulación de la carga dentro de la terminal pero si ayudan al movimiento y la manipulación de la misma, esto fue respondido en base a pregunta cual mencionaba, cuáles cree Ud. que son los factores internos del puerto que afecten a la exportación desde este puerto.

Las actividades operacionales de la terminal deberían ser con gran versatilidad y eficientes, los clientes como importadores y exportadores se verían completamente beneficiados, así mismo como las líneas navieras que operan dentro de esta terminal de manera que percibieran las buenas practicas que se realizan dentro de las operaciones portuarias mencionó el entrevistado.

En épocas no suelen haber cuadrillas dentro del puerto, las cuadrillas bajo la definición del entrevistado, son los empleados que consolidan los contenedores dentro del puerto, y por no haber cuadrillas los exportadores se hacen responsables de buscarlos, y debido a que desde este puerto se embarca poca carga, todos los contenedores son inspeccionados, y eso no le gusta al exportador.

Factores externos, como regulaciones impuestas, cupos anuales establecidos a los importadores, el impacto de salvaguardias emitidas en el año 2015 por parte del Gobierno Nacional del Ecuador, han sido gran parte para que las navieras a nivel general se sientan afectadas para realizar atraques establecidos a este puerto, añade así mismo que la vulnerabilidad a la contaminación de droga de los contenedores por la cercanía de Colombia, y los peligros de robo en la vía, son factores que inciden en la toma de decisiones, son grandes características que hacen ver con menos atracción al puerto exaltó.

Las líneas navieras no tienen rutas directas hacia ningún mercado en específico desde Esmeraldas, el cual no llama la atención de los exportadores, las facilidades que se emiten por las líneas navieras no son lo suficientemente convincente para los exportadores, por lo general toda la carga que se produce en Esmeraldas es para transportar en contenedores secos, contenedores que no son disponibles para los exportadores debido al gran uso que tienen por parte de las grandes importadores.

Cuando los exportadores consiguen espacios dentro de las naves de exportación, las unidades o contenedores exportados suelen quedarse en trasbordo debido a que la carga al ser transportada en contenedores *dry* o secos no son atractivos para el transportista debido a que generan menos ganancias en comparación con contenedores *reefer* o refrigerados, haciendo que los tiempos de transporte desde este puerto

sean en algunas ocasiones el doble de tiempo de transito que si saldría desde Guayaquil, mencionó.

La madera tiene gran aceptación y hay muchos contratos internacionales que tienen los exportadores para exportar madera, granos de cacao seco, automóviles, partes de carro, son bastante productos que podrían salir desde el puerto, y el puerto de Esmeraldas da las facilidades que necesitan los exportadores, aunque los importadores se llevan a casi todos los transportistas, aludió luego de indicar que se dé una reseña especificando de el por qué hay menos exportaciones que importaciones desde este puerto.

El puerto está relativamente cerca, es muy barato en termino de costos portuarios, son muy flexibles, la vía es un poco complicada desde Quito o Santo Domingo, pero el que exista una falta de intensivo por las líneas navieras, así como la del gobierno nacional, hacen que las operaciones desde este puerto sean una rutina, al momento no hay conocimiento sobre un plan de proyecto planteado por el gobierno local o nacional, no hay futuras inversiones que puedan verse palpables y no hay ningún organismo que revise los futuros beneficios que tendría el puerto, mencionaba el entrevistado.

Señaló al final que si los exportadores no tienen incentivos, no ven los beneficios, y no tienen con quien transportar la carga, lo que hacen es ir a los otros puertos, que aunque sean más lejanos no tienen las mismas afectaciones que tienen desde este puerto, es preferible gastar en transporte terrestre hasta Guayaquil o Manta.

Así mismo bajo entrevista a Eco. Maria Gabriela Banguera, Directora de Zona Primaria del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador Distrito Esmeraldas y ex Gerente General de APE, menciona que las actividades de exportación de carga se ven muy bien familiarizadas en sectores cuales no son muy representativos en la exportación de productos desde el Ecuador, como la madera, el aceite de palma y la

cerámica, la cual respondió en base a pregunta: cuáles cree Ud. que son los factores que afecten a la exportación desde el puerto de Esmeraldas

De igual manera menciona que hay factores que afectan directamente a la exportación de mercancía desde este puerto, como los temas de costos de transporte terrestre hasta la terminal portuaria, así como los temas de costos y tarifas emitidas por las líneas navieras, cuyas cantidades juntas resulta un valor más alto que el cotizado desde el Puerto de Guayaquil, haciendo más complicado que se exporte desde este puerto, no siendo atractivo para la reducción de costos que cada empresa exportadora busca, independiente a los tiempos de transporte si sean menores, pero los costos no son sólo un gran factor enfatizó.

Exportadores de sectores como Quito, Santo Domingo, Tulcán, Ibarra, Otavalo y Esmeraldas suelen verse atraídos por la cercanía del puerto, pero sin lugar a duda el que no exista una naviera que brinde los servicios logísticos requeridos por los importadores en origen para la exportación de carga suele afectar la apreciación que implica tener los beneficios de un puerto marítimo cercano, esto en base a pregunta la cual enfatiza, cree Ud. que hay factores que motiven a los exportadores a realizar exportaciones desde este puerto.

Bajo entrevista a Ing. Jessica Hanze quien es Gerente de Servicio al Cliente de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, bajo pregunta: Cuáles cree Ud. que son los factores que alteren el comportamiento de las exportaciones desde el puerto de Esmeraldas, enfatizó que el puerto cuenta con todas las instalaciones operacionales y administrativas que se necesitan, el puerto mantiene una buena infraestructura operacional y opera en base a esto con grandes importaciones, no creo que sea un factor que afecte las exportaciones, recalco de igual manera que ella cree que por temas de costumbre de los exportadores la carga siga siendo regularmente exportada desde el puerto marítimo de Guayaquil.

De igual manera nos dio a conocer que la Autoridad Portuaria de Esmeraldas realizó ya una investigación de mercado que fue sujeta y expuesta a varios exportadores de la zona norte del país, esto con la intención de aumentar las exportaciones desde este puerto, proyecto que fue manejado por el personal de Apoyo Logístico de Zona Franca liderado por el Ing. Fernando Moncayo y que abarcó a productores y exportadores de esta zona, consiguiendo buenos tratos, pero toda la investigación y el esfuerzo no pudo hacerse realidad debido a que no consiguieron una línea naviera que ofrezca las facilidades de embarque desde este puerto, las tarifas de flete estaban por los cielos, recalcó.

Los temas generales que puedan ser observados en el puerto están a disposición de quien quiera establecer una mejora, actualmente no hay un proyecto del Gobierno Nacional que sea visto para la atracción de los productores y exportadores y que pueda motivarlos a exportar desde este puerto, ni por parte de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, el puerto se mantendrá a lo que actualmente en el 2016 es, esto fue contestado en base a pregunta que refleja, Hay un incentivo o motivación por parte de la Autoridad Portuaria o del Gobierno Nacional actualmente para la exportación de mercancías desde este puerto?.

Analizando los sustentos, las actividades y reportes emitidos después de 5 años de gestión en Consorcio por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas estando bajo la administración del puerto y bajo los seguimientos encontrados, se puede destacar cinco puntos importantes por las cuales el puerto no cuenta con las exportaciones que debería tener, mismas que serán detalladas:

- 1.- El puerto sigue utilizando la misma maquinaria que hace 10 años atrás, las condiciones del puerto en materia de maquinaria deberían ser lo más importante después de su ubicación, maquinaria que en su mayoría ha cumplido con toda su vida útil y sigue siendo manejada, poniendo en peligro las condiciones de los empleados y servidores que

laboran diariamente en este entorno, así mismo afectando la manipulación de la carga en términos de embarque y descarga.

Una propuesta integral emitida en el año 2010 por parte de Autoridad Portuaria de Esmeraldas que bajo manejo como empresa consorcio público funciona en este puerto, fue la implementación y mejora de maquinaria, el buen funcionamiento de todas las áreas administrativas – operativas vinculadas al buen vivir para los ciudadanos y la búsqueda de inversión privada, ninguna de estas se ha logrado en gran magnitud frente a una administración que lleva 5 años en responsabilidad al puerto. (CAMA E, 2014)

Las relaciones operativas siguen siendo las que en su momento inició el Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. quien invirtió dentro del puerto dentro de 3 años, es decir las maquinarias que fueron adquiridas en los años 2004 hasta el año 2007 no han tenido un reemplazo ni el mantenimiento requerido, algo que demuestra no solo un olvido por parte del sector público de este puerto, sino que al mismo tiempo resalta que realizar una concesión a un puerto privado y convertirlo en público puede ser más complicado que simplemente tener la disposición de él, debido a la inversión y el desarrollo del mismo.

Las operaciones de una motonave internacional tienen un promedio de hasta dos días para la descarga y embarque de contenedores, un día se fija para la descarga de las unidades o carga, mientras que el tiempo adicional para la estiba de las unidades de exportación, los tiempos relacionados a la actividad portuaria no son completamente efectivos, no cuentan con la eficiencia requerida para el transporte internacional de carga pesada, haciendo menos competitivo las operaciones logísticas por parte de las navieras nacionales y multinacionales. (Hanze, 2016)

Las terminales portuarias independientemente a su tiempo de operaciones no tienen responsabilidad ante el tiempo de transporte de las

mercancías ni a los días que tome la misma, a menos que el contrato lo mencione, por lo cual resulta poco ambicioso para el sector privado que el puerto no tenga como consorcio a una empresa privada, o en efecto que las operaciones del puerto sean tan eficientes con la maquinaria suficiente para la descarga, estiba, porteo y diferentes actividades por parte de la terminal. (Albornoz, 2014)

2.- El puerto mantiene una estructura sistemática que no está adecuada a los sistemas correlacionados entre países y puertos para el buen funcionamiento de las operaciones marítimas, los procesos y reportes funcionan bajo papeles e información que es enviada vía oficinas, fax, y correos electrónicos. Los sistemas de operatividad se han mantenido estabilizados desde la inversión por parte del Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A., estos no se adaptan a las actividades operativas que en el año 2015 fueron realizadas, relativamente en caso de que la operatividad del puerto siga siendo controlada bajo sistemas que no sean viables para la logística puede traer consecuencias en todas las partes involucradas.

El obtener un sistema que no sea apto a las condiciones y requerimientos que tiene el puerto por parte de las diferentes entidades relacionadas hace que el mismo se vea involucrado en un bajo rendimiento del control, planificación y administración de las operaciones diarias, afectando la administración de los recursos en general, como los ingresos, la contabilidad, la facturación, el control de inventarios, las estadísticas anuales o mensuales, la administración de los almacenes y bodegas, nómina, presupuesto, entre otros; es decir no cuentan con los soportes y respaldos de información que se necesitan para el constante crecimiento y desarrollo.

El puerto ejerce funciones de poder público y como tal tiene a su mando la gestión y administración de las actividades portuarias, básicamente representa la infraestructura que se integra como parte

fundamental en un sistema general de transporte, si las actividades no tienen la conexión y efectividad que necesita el comercio internacional se va a ver completamente afectado, y eso es lo que pasa si la información no es completamente bien administrada y no se ha conseguido mejorar los procesos sistemáticos de un puerto.

3.- Autoridad Portuaria de Esmeraldas en consecuencia de no recibir inversión en su infraestructura operativa y sistemática, no ha obtenido el mejoramiento de las funciones administrativas, la inversión a nivel de recursos humanos se ha visto estabilizada durante los años 2010 y 2015, años que tiene la administración, puestos de trabajo con los cuales se abrió la administración de la terminal se mantienen únicamente para la oportunidad a crecimiento de la terminal, mas no de mejoramiento y de desarrollo.

La institución se encuentra con los departamentos portuarios que actualmente tienen definida su operatividad, al funcionar como una empresa pública mantienen los mismos sueldos y salarios que obtiene un personal administrativo de todo sector público, generando incomodidad dentro de los empleados y servidores, los ingresos de una terminal portuaria no son iguales a los ingresos que otras instituciones públicas, al contrario estas generan ganancias y deben ser reflejada en los beneficios.

Los empleados podrían verse muy poco frecuentar o involucrados en nuevas capacitaciones, charlas, disponibilidades, comisiones, entre otros; funcionan bajo la operativa que el gerente general o el jefe del departamento haya dispuesto, sin intervención de inversión para el desarrollo de los empleados dentro de la terminal, manteniendo una operatividad que no está ligada al mejoramiento ni el funcionamiento efectivo frente a un mundo globalizado y en constante crecimiento, dando como consecuencia que no hay un buen desenvolvimiento administrativo por parte del puerto.

Clientes, sean estos importadores o exportadores, líneas naviera y empresas que ofrecen soporte operativo portuario no tienen el servicio al cliente correspondiente según lo expuesto por algunos consultados, exportadores e importadores que se sienten afectados en muchas ocasiones por el desconocimiento, por el soporte no adecuado y por la mala estructura de la administración actual.

El puerto cuenta con una administración que puede verse obligada en años futuros a cambios drásticos si no se toman medidas actuales, el crecimiento de un puerto es el foco principal del mismo, y este únicamente se da a cabo si los empleados buscan los mejoramientos de los procesos, la reducción de trabajo transaccional, y la reducción de costos, el servicio debe ser cambiado de adentro hacia afuera para que se vea reflejado en cada una de las actividades que realizan a nivel institucional.

Desarrollar la administración atrae las inversiones futuras, sean estas inversiones públicas o privadas, la inversión se ve únicamente forjada a realizarse si se ven resultados internos de un puerto, el puerto debe enfocarse en el desarrollo y las capacidades de sus empleados, sin dejar a un lado lo importante del crecimiento operativo, la inversión y mejora de infraestructura sistemática, así mismo como el manteniendo de los recursos actuales los cuales ayudan a un continuo progreso del puerto.

4.- Los costos relacionados con la exportación desde el puerto de Esmeraldas no son iguales a los costos que se pueden generar en otros puertos, independiente al bajo costo que la terminal portuaria cobra por sus operaciones, los valores que pueden estar involucrados en el transporte terrestre, así como en el transporte marítimo hacen menos viable la exportación desde este puerto.

El que no existan las facilidades emitidas por el gobierno a nivel nacional o local, así mismo como las facilidades por parte de las

empresas navieras, hacen que se vuelva un círculo vicioso, no es atractivo lo que genera más gasto para los exportadores, los exportadores están en busca de reducción de gastos, no en aumentarlos.

Los tiempos de transporte que ofrecen las líneas navieras desde este puerto no son atractivos, las consecuencias de esto tiene un punto de partida, las líneas navieras no ven la misma rentabilidad y ganancias de atracar en este puerto, como las ganancias que se generan en el puerto marítimo de Guayaquil, el tipo de carga al ser carga perecible y embarcarse en contenedores refrigerados hace que los fletes puedan ser hasta por encima del doble de los contenedores secos.

Las líneas navieras miden sus intereses en base a sus ganancias, desafortunadamente las ganancias no se ven atractivas desde este puerto, los costos y pérdidas que ocasionarían atracar en este puerto probablemente sean unas de las razones por las cuales no hay embarcaciones a gran escala desde este puerto, finalizando en que la producción que es netamente para la exportación sigan haciéndose desde puertos cercanos dentro del país, como los puertos de Manta o puerto Bolívar.

La reducción de gastos para los exportadores tiene como objetivo final maximizar recursos que deben ser utilizados, la actividad de exportación desde este puerto no aporta la eficiencia que debería provocar, generando las ganancias y el ingreso que necesitan los exportadores.

5.- El peligro, los retrasos y el riesgos son factores puntuales y las razones por las cuales los exportadores temen exportar desde este puerto, aunque estas tres razones suelen verse reflejada en todos los puertos, el peligro de las vías suele ser un aspecto bastante importante al momento de elegir una ruta terrestre, las vías pueden verse afectadas directamente por el hurto y el robo en esta zona. Los exportadores textiles y artesanales pueden verse enormemente afectados.

La policía antinarcóicos que opera en este puerto inspecciona cada uno de los contenedores, provocando retrasos en base a que las inspecciones pueden afectar la fecha de embarque y que las unidades no tengan estiba, si la carga es inspeccionada puede resultar en ocasiones afectadas por el trato no correspondiente a la carga, esto no beneficia la en sentido comercial a los exportadores, los tiempos de entrega que requieren los importadores en origen es muy importante para el negocio de los exportadores, cada hora cuenta, y el retraso es crucial al momento de la compra y venta de bienes.

El riesgo debido a la vulnerabilidad de tener un puerto efectivo y con gran rendimiento dentro de la Zona Norte del País hace que directamente pueda incrementarse la contaminación de droga en los contenedores, la Zona Sur de Colombia es la Zona con mayor producción de droga en Colombia según registro de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Drogas y el Delito. (UNODC "Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito", 2015)

La contaminación de los contenedores es muy vulnerable dentro de Ecuador, aumenta la vulnerabilidad si se exportan unidades refrigeradas desde esta terminal, las unidades especiales contra el narcotráfico aumentarían los controles y automáticamente todos los controles pasarían a ser más rígidos, esto afectaría directamente la apreciación del exportador, el exportador no quiere que su carga sea inspeccionada debido a que se genera retrasos y maltrato a sus productos.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

La exportación de carga desde el Puerto de Esmeraldas puede resultar compleja, pero sin lugar a duda es un recurso con mucho potencial estratégico, la cercanía del puerto hacia los otros puertos internacionales hacen que el puerto se vuelva atractivo para el comercio internacional, teniendo en cuenta que en estos momentos hay una alta producción de productos de alto consumo en la zona norte del país, y poniendo en consideración la producción y cultivo de diferentes productos provenientes de la industria del petróleo, y acero que pueden ser competitivos.

Aunque actualmente no hay un estudio publicado de las oportunidades que hay de exportación desde este puerto, y que las oportunidades que hayan se hagan físicas, lo más importante es que mejoras e incentivos deben de establecerse, abriendo oportunidad al crecimiento y desarrollo integro de la población en todo las actividades relacionadas al envío de carga, dándole la oportunidad a los productores, comercializadores, exportadores, y otras empresas relacionadas a las exportaciones de productos, así mismo como a la Provincia de Esmeraldas la cual presenta este puerto como una oportunidad para crecimiento.

Hay componentes que han sido implementados tratando de ayudar a que la economía del país en términos de balanza comercial mejoren, pero dentro de este puerto siendo el núcleo del comercio en Esmeraldas las actividades se han visto completamente afectadas con la reducción de las importaciones, el que no haya una alta cantidad de importaciones resulta menos operaciones e ingresos, trayendo como consecuencia que las actividades internas y externas del puerto se detengan y con esto no visualizar una futura inversión, llegando a una afectación macro, en las cuales los afectados terminan siendo grandes importadores y grandes

empleadores, disminuyendo el nivel de ingresos a nivel general de la población que es beneficiada por esta actividad.

El puerto se ha visto no correspondido a lo largo de los años, siendo uno de los mayores benefactores para el traslado de petróleo y sus derivados, trayendo riqueza y recursos, quedando a un lado el mejoramiento y el mantenimiento adecuado que debería tener ante las actividades relacionadas al petróleo que mueven la economía del país.

El incremento de la producción y el desarrollo de la industria del país deben motivar a la mejora de los puertos marítimos, y este no es la excepción, si bien es cierto, los productos con mayor exportación desde el país son el banano, crustáceos y moluscos congelados, preparados y conservas de pescado, y aunque estos no tengan una alta participación dentro de las exportaciones desde el Puerto de Esmeraldas, se pueden abrir más opciones de producción y exportación de mercadería desde este puerto.

Si la intención de las restricciones es mejorar la balanza comercial, hay muchas oportunidades que se encuentran en todo el sector norte del país, y dentro de estas oportunidades se encuentran la exploración y exportación de madera, la mejora en producción de aceite de palma, la exportación de flores y frutas en contenedores refrigerados, la exportación de material de acero, así como compuestos de acero, entre otras industrias, como textiles, confitera, artesanal, lácteos, bebidas, etc.

Los controles y promociones para la industrialización de la producción nacional hace que sea atractivo para la inversión extranjera que todos los recursos sean adecuados para la producción nacional, así mismo como para la exportación de productos y mercancía, y como recurso se identifica a un puerto, mismo que actualmente no cuenta con la infraestructura y beneficios que debe ofrecer un puerto marítimo internacional. No se puede dejar a un lado todo el impacto positivo que

genera un puerto en buen estado para la comercialización y transporte de carga.

Es importante mencionar que el ingreso de riquezas desde este puerto es visible, siendo una fuente de atracción de futuras inversiones, inversiones que no tengan que ver solo con el desarrollo portuario y logístico, e inversiones que no solo estén relacionadas a la intervención pública, sino intervención privada, los beneficios que dan las inversiones futuras en base a estratégicas con implementaciones de recursos eficientes dan como un fin en objetivo la atracción de más riquezas, mejor producción, mejor calidad en la producción, mejor eficiencia en la distribución y logística, y mejor comercialización de los productos, siendo los benefactores todas las partes que intervienen dentro de estas actividades.

RECOMENDACIONES

- Realizar campañas que promuevan la producción, comercialización, y exportación de carga, donde se reflejen los potenciales económicos y beneficios que se brinden a los interesados, puede convertirse en un instrumento fuerte para la estabilización de una mejor exploración de economía del país, atrayendo exportaciones desde el puerto de Esmeraldas, y con esto poniendo a la par las actividades relacionadas al petróleo, dando como finalidad a que el puerto mantenga balanceada la carga que se maneje dentro del puerto, y las riquezas de ingreso y salida sean a la par.
- Ante la presente devaluación del precio del petróleo es momento de buscar ideas que sean estratégicas para la producción, distribución y comercialización nacional, que permitan ser complementario en el crecimiento económico de la población, buscando la industrialización y el desarrollo integral, no siendo la producción de petróleo que incentive la economía, siendo la oferta que es demandada en mercados internacionales con productos de calidad, que sean distribuidos correctamente, y que esta distribución se dé en base a tácticas implementadas conforme a los recursos nacionales que motiven e incentiven la exportación.
- La posible alza de producción impartida por el Cambio de la Matriz Productiva implementada por el Gobierno Nacional da como entendimiento la motivación al desarrollo de la producción nacional, misma que debe servir para la exportación de bienes y servicios, de la misma manera que esta propuesta implementa estrategias mediante herramientas de planificación, acciones públicas y acciones privadas, por lo cual la mejora de este puerto el cual mantiene una gran participación en el mercado es una gran oportunidad de crecimiento, debido al incentivo en el desarrollo de toda la zona norte del país.

BIBLIOGRAFÍA

- (SENAE), J. G. (2015). *Guía DE cálculo de decimales en los tributos para la desarrolladora del S/W de usuario*. Guayaquil: SENAE.
- Albornoz, J. (01 de Enero de 2014). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas > El Ministerio > Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Atribuciones_Y_Responsabilidades_SPTT_MF_2014.PDF
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: 2008.
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (01 de Diciembre de 2014). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Obtenido de Autoridad Portuaria de Esmeraldas: <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/>
- CAMAE. (1 de Septiembre de 2013). Cambios a la vista en los Puertos. *Puertos Ecuatorianos*, págs. 4-5.
- CAMAE. (2014). *El Puerto de Esmeraldas Infraestructura y Servicios son sus puntos débiles*. Guayaquil: Cámara Marítima del Ecuador.
- Hanze, J. (2016). *Reportes Anuales Autoridad Portuaria de Esmeraldas*. Esmeraldas: NA.
- Ibarra, D. J. (1976). *Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional*. Quito: Gobierno Nacional del Ecuador Año 1976.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2007). *Plan Estratégico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. 2007: MTOP.
- PROECUADOR 2015. (2015). *Empresas Comercializadoras Exportadoras y Productoras de la Zona Norte del País*. Guayaquil: Proecuador.
- SENAE INFORME DE GESTIÓN. (2014). *INFORME DE GESTIÓN*. Guayaquil: Enero 2015.
- UNODC "Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito". (2015). *Monitoreo de Cultivos de Coca 2014*. Colombia: Julio 2015.



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Steeven Ricardo Astudillo Morán, con C.C: # 1207775337 autor del trabajo de titulación: Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 – 2015, previo a la obtención del título de **INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES BILINGÜE** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 19 de febrero de 2016

f. _____
Nombre: Steeven Ricardo Astudillo Morán
C.C: 1207775337

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 - 2015.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Steeven Ricardo Astudillo Morán		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	(No aplica)		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Especialidades Empresariales		
CARRERA:	Comercio y Finanzas Internacionales		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero(a) en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	19 de febrero de 2016	No. DE PÁGINAS:	33
ÁREAS TEMÁTICAS:	Logística		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Actividades portuarias, importación de mercancías, exportación de mercancías, toneladas.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>El presente trabajo está enfocado en realizar una investigación acerca de cómo crear una empresa digital que se dedique a la capacitación y certificación online. Se detalla que es una capacitación y los diferentes métodos para poder impartirla, se ha realizado un estudio de mercado para determinar a qué segmento de la población va a estar enfocado este negocio, cuales son los valores que se van a percibir por una determinada capacitación, todo soportado mediante encuestas y entrevistas realizadas, donde las personas se inclinan por cual metodología le parece la más acertada a la hora de recibir un curso, que costos estarían dispuestos a asumir, horarios a participar, tipo de capacitación, etc. Con toda esta información pudimos obtener cuales serían nuestras oportunidades, debilidades, amenazas y fortalezas para que el proyecto se pueda desarrollar y concluir exitosamente. Todo esto se ve plasmado en un trabajo técnico, en el cual se realiza un Sitio Web, donde se muestran promociones, capacitaciones, metodologías y demás a las cuales el público en general puede acceder.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-5059858 / 0939369443	E-mail: steevenastudillo@outlook.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Alcívar Avilés, María Josefina		
	Teléfono: +593-4-2209207 / 0993573686		
	E-mail: maria.alcivar02@cu.ucsg.edu.ec / pepitalcivara@yahoo.com		

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	