



**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS**

Escuela de Estudios Internacionales

**Trabajo de graduación previo a la obtención del título de Licenciado en Estudios Internacionales Mención Comercio Exterior**

**Tema: “PUERTO BOLÍVAR, CORREDOR LOGÍSTICO PARA EL AUSTRO”.**

**Autor:** Renato González González

**Director:** Ing. Carlos Durazno

**Cuenca, Mayo 2013**

## **AGRADECIMIENTOS**

Presento mi más sincero agradecimiento, a la **Universidad del Azuay**, en particular a la **Escuela de Estudios Internacionales**, por haberme brindado la oportunidad de culminar una carrera a la que me siento identificado y a través de la cual tendré la oportunidad de prestar mis servicios y mi conocimiento a la comunidad.

De manera muy especial, debo manifestar mi profundo agradecimiento y reconocimiento al **Ingeniero Carlos Durazno**, quien con su amplitud de criterio profesional, dedicación y prolijidad ha dirigido este trabajo de graduación; ayuda incondicional por medio de la cual he podido culminar satisfactoriamente el presente estudio.

## **DEDICATORIA**

A mis padres:  
de quienes he recibido su guía, cariño  
y apoyo incondicional a lo largo de  
mi vida.

## **RESUMEN**

El presente trabajo tiene como objetivo principal, el tener un entendimiento claro y preciso, acerca de la realidad portuaria. Como factor principal se ha tomado en consideración, la situación geográfica y estratégica de Puerto Bolívar, así como, el servicio que estaría en capacidad de ofrecer como CORREDOR LOGÍSTICO de primer orden, al proceder a su planificación, implementación y modernización, destinado al servicio de importación, exportación y turismo; lo que consecuentemente, lo convertiría en un ente integrador del austro-ecuatoriano.

Se ha tomado como base para este estudio, estadísticas, encuestas y sondeos de opinión; por medio las cuales se han destacado las falencias existentes en Puerto Bolívar y, a su vez, se resaltan las ventajas fundamentales que tiene el Puerto, para sustentar la tesis de la importancia de proceder a la implementación del mismo como CORREDOR LOGÍSTICO.

## **ABSTRACT**

The present thesis has as main objective, to let the reader have a better understanding about port activity and reality in Ecuador. As a main factor the actual geographical and strategic situation of Puerto Bolivar has been taken into consideration as well as the service that would be able to provide as a first class logistic corridor by proceeding to plan, implement and modernize its installations directed to importations, exportations and tourism what will make of it a local Austro-Ecuadorian integration.

The bases of this thesis are statistics, surveys, and opinion polls by which it has come to light all the existing flaws in Puerto Bolivar and on the other hand all the advantages that has the port to become a logistic corridor.

## INTRODUCCIÓN

La investigación y el entendimiento complejo de la geografía portuaria, la infraestructura limitante que existe en la actualidad así como la localización estratégica de Puerto Bolívar en el Austro ecuatoriano; son los aspectos principales, que han impulsado el desarrollo del presente trabajo. El estudio a desarrollar tiene la finalidad de proponer la implementación de algunos servicios en el puerto, con el objeto de que las Exportaciones e Importaciones se vean favorecidas, al tener a su alcance un Corredor Logístico con las más altas exigencias tanto en servicio, como en transporte, comunicación, esmero y confiabilidad, todo ello llevado a cabo con una logística de: planificación, implementación y control eficiente en el flujo de mercaderías, ya se trate de materias primas, o productos terminados. Esta propuesta permite generación de empleo, en varios estratos laborales, para ofrecer seguridad al usuario y rentabilidad a los emprendedores.

Anhelo que este trabajo de investigación incentive a la clase inversionista y en corto plazo se haga realidad, con lo cual se daría uno de los pasos más importantes en la integración de los Pueblos.

## CAPITULO I

### 1. ANÁLISIS Y COMPRENSIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS CORREDORES DENTRO DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Este capítulo se tratará sobre la logística necesaria para organizar, un Corredor Logístico, tomando en consideración todas y cada una de las características que son necesarias para brindar un adecuado servicio a todos quienes se benefician de las actividades de un corredor logístico, todo lo cual implica planificar, implementar y controlar de manera eficiente, el flujo de productos primarios y con valor agregado; y, adicionalmente la información precisa y oportuna al cliente o consumidor final, desde el punto de origen hasta el punto de consumo.

Los agentes que componen un Corredor Logístico, brindan las facilidades necesarias para la recepción y/o embarque de las mercancías de acuerdo a las necesidades de las mismas; así como, el personal capacitado para ello; la maquinaria necesaria para la movilidad de los diferentes rubros, tales como: grúas, montacargas, vehículos transportadores, etc., e instalaciones adecuadas, con tecnología de punta, para ofrecer un servicio de calidad.

Todo ello dentro del marco de una cadena de suministro en la que se engloba el corredor logístico en sí, el personal, la organización, la tecnología y la infraestructura física, que permitan ofrecer a los usuarios que se benefician de un servicio de excelencia, que es lo que marcará la diferencia en cuanto a competitividad.

Los parámetros establecidos en la Cámara de Comercio Internacional **-CCI-** (1936) y que están contenidos en los INCOTERMS, (*international commercial terms*), con su caracterización, definición y novedades e implementaciones, que se han realizado en función de las diferentes necesidades que se presentan; tomando en consideración todo aquello que implique el transporte: aéreo, terrestre, marítimo y fluvial; deberán ser observados puntualmente por los Corredores Logísticos, quienes son los encargados para todo cuanto se refiere a embarque y desembarque de mercaderías.

En el seminario organizado para el Desarrollo de Corredores de Transporte, José María Rubiato Elizalde, en su exposición manifiesta un concepto que engloba perfectamente todo lo concerniente a las funciones y responsabilidades de un corredor logístico, en los siguientes términos:

“Un Corredor Logístico es un sistema de transporte geográficamente definido, que requiere de una logística que implica un conjunto de servicios e infraestructuras. Por lo tanto se lo puede definir, como una gestión en cadena, cuyo fin es brindar un abastecimiento logístico, con un enfoque dirigido hacia la optimización de procesos y actores, con una línea de producción que se concentran de manera sectorial y específica, a empresas e instituciones, con el fin de producir y vender productos o servicios relacionados entre sí”<sup>1</sup>.

En el sexto encuentro nacional de la Comunidad GEIO Medellín 27 al 29 de Octubre del 2010: Wilmer Molina Álvarez, Yenny Lorena Valencia Gómez y William Jair Reina Ávila: “Corredor Logístico: es aquel que articula de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y facilitación del comercio.”<sup>2</sup>

En el PROYECTO DE GRADUACIÓN DE LA ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL CON EL TEMA: ANÁLISIS DEL TRANSPORTE DE EL CORREDOR LOGÍSTICO MANTA-MANAOS; realizado por Julio Bustamante, Jessenia Saavedra Gallo y Sussy Bailón: “Concepto de Corredor; resulta frecuente en el comercio internacional y en particular en el transporte asociado al mismo, la utilización del término “corredor” vinculado fundamentalmente a una dimensión geográfica en el desarrollo de esas actividades”

Conforme la definición empleada por la CEPAL, “un corredor es un concepto que integra los siguientes componentes:

- a) Normas y prácticas comerciales y financieras
- b) Exigencias gubernamentales
- c) Infraestructura, vehículos, equipos e instalaciones y actores

El corredor en sí dirige su atención a los aspectos de infraestructura, no obstante, por su importancia o para el fin último de facilitación del intercambio comercial y desplazamiento de personas entre los países deberá, necesariamente, hacerse una mención a los restantes.

---

<sup>1</sup> ELIZAL DE RUBIATO, Jose Maria. “Desarrollo de corredores de Transporte: logística y facilitación del comercio en el ámbito nacional y regional”. En: Seminario Logística y Facilidades del Comercio y Transporte. Lima, Perú. 14 y 15 de Noviembre de 2005

<sup>2</sup> MOLINA ÁLVAREZ, Wilmer. VALENCIA GÓMEZ, Yenny Lirena. REINA ÁVILA, William Jair. “Plataformas Logísticas”. En: VI Encuentro Nacional de la comunidad GEIO. Medellín, Colombia. 27 al 29 de Octubre de 2010

La dinámica de los corredores operativos motivada por aspectos geográficos, socio-económicos o variaciones provenientes de sus restantes componentes, puede generar ajustes en la Red Fundamental. Por otra parte, la ejecución de obras de mejoramiento de su infraestructura o el deterioro de esta puede ocasionar reacomodamiento de los flujos en el desarrollo de los corredores”.<sup>3</sup>

Un Corredor Logístico es una herramienta fundamental para el intercambio comercial entre los diferentes países, puesto que es el encargado de realizar el movimiento físico de mercaderías, ya sean éstas motivo de importación o de exportación; por lo que se los puede decir que son los conectores INTEGRALES, cuyo compromiso es el de realizar el transporte por medio de vías alternas, con la finalidad de integrar a las naciones o pueblos, respetando las normas y leyes vigentes en los tratados internacionales de comercio.

Los corredores logísticos deben mantener siempre un orden determinado, tanto es así que se lo podría comparar con un conjunto militar, puesto que se debe tener bien organizado y mantener una disciplina muy exigente al momento de manejar la mercadería, es por ello que se necesitan de los agentes mencionados anteriormente, para poder brindar un buen servicio al cliente y de esta manera ser un corredor confiable como vía de tránsito o destino final para cualquier país que necesite del servicio de corredor logístico.

Fundamentado en los diferentes conceptos que se han expuesto, se podría definir a un Corredor logístico: como un ente integrador de diferentes operaciones en un espacio geográfico definido y concedido, con el fin de facilitar las transacciones comerciales, el embarque y desembarque de mercancías y otros; con la finalidad de ofrecer un servicio integral al Comercio Nacional e Internacional; en lo que se refiere a las Importaciones y Exportaciones, entre los diferentes países.

---

<sup>3</sup>BUSTAMANTE, Julio. SAAVEDRA GALLO, Jessenia. BAILON, Sussy. *“Análisis del Transporte de el Corredor Logístico Manta- Manaos”*. Director: Ing. Washington Martínez. Escuela Superior Politécnica del Litoral. Facultad de Economía y Negocios. Guayaquil, Ecuador.

## 1.1. Elementos Integrantes de un Corredor Logísticos

Un Corredor Logístico debe estar bien estructurado, por diferentes elementos que engloban ciertas dependencias entre sí, con el objeto de realizar un trabajo eficaz. A continuación menciono los principales elementos, que tiene para mantener una organización adecuada con el fin de lograr una labor eficiente.

a- Condicionantes de Infraestructura

-aspectos locacionales -red de infraestructuras -sistema de transporte organización de las cadenas de transporte.

b- Telemática

-redes de comunicación -terminales -informática

c- Normas y prácticas Comerciales

-aduaneras -comerciales -fitosanitarias -seguridad<sup>4</sup>

Un corredor debe estar siempre bien integrado por los elementos mencionados anteriormente, para poder brindar un servicio eficiente a los usuarios; para ello se deberá contar con operadores logísticos, que son los encargados de realizar los trámites pertinentes.

Esta investigación hace énfasis en la vía marítima, motivo por el cual es necesario el dar el mantenimiento adecuado a las vías de acceso al puerto, tomando en cuenta que es un factor fundamental, para el transporte eficiente de la mercancía a su destino. Adicionalmente se debe concretar con el servicio aéreo, como la vía más rápida para el transporte de productos perecibles y de urgencia. De esta manera, estaríamos en capacidad de darle el uso debido a Puerto Bolívar, como el punto de enlace con el Austro ecuatoriano.

Un modelo a seguir en cuanto a un corredor logístico de primer orden, que en base de su situación geográfica, unificó los dos océanos Atlántico y Pacífico, es el Canal de Panamá, que al construir una infraestructura técnicamente concebida, realizó su objetivo que era el de servir de puente por medio del trasvase de las aguas y permitir el paso de buques de gran capacidad a través del canal.

---

<sup>4</sup>Ing. HIGUERA, Edgar. "Planeación de Infraestructura en Función de Corredores Logísticos". En: Taller, El Futuro de América del Sur: Construyendo la visión estratégica de la integración física suramericana. Colombia. 7 de Julio de 2005.

A través de una logística de servicio fue implementando paso por paso y técnicamente, una organización de servicio, que en primera instancia fue por medio del servicio de ferroviario interoceánico en el año de 1855 y luego se convirtió en una plataforma de actividades, al unificar puertos terrestres, aéreos y marítimos; convirtiéndose en un centro unificador de las Américas específicamente y el mundo en general; como un clúster de transporte multimodal y centro logístico que hoy en día conecta al mundo, valiéndose de tecnologías modernas, en las que van incluidas el servicio de fibra óptica, con el fin optimizar las comunicaciones y consecuentemente brindar un servicio de excelente calidad.<sup>5</sup>

En lo que concierne a nuestro país:

“La inquietud de explorar una vía terrestre y fluvial que conduzca hacia el atlántico uniendo las colonias Españolas del pacífico con España sin cruzar el canal de Panamá data del año 1743, el primer presidente que toma la iniciativa de ingresar a la región amazónica fue el general Eloy Alfaro con un plan de vías ferroviarias que abarquen las provincias y ciudades de El Oro-Guayaquil-Quito-Pailón-Ambato-Curaguay”.

“En 1942 las autoridades planifican la penetración a través de vías terrestres a la Hoya Amazónica hasta los ríos ecuatorianos que permitan proseguir vía fluvial a través del Putumayo-Napo-Curaguay-Pastaza-Morona y unirse al Amazonas”<sup>6</sup>

“El eje bimodal Manta-Manaos-Belén, significa la implantación de un corredor de comercio y desarrollo sustentable; para lo cual, se necesita un componente de transporte multimodal. La potencialidad de constituirse un corredor bioceánico pacífico atlántico se fundamenta en componentes básicos del proyecto en modos vial y fluvial.”<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup>Proinvex. “Invertir en el Sector Logístico en Panamá.”

<sup>6</sup> BUSTAMANTE, Julio. SAAVEDRA GALLO, Jessenia. BAILON, Sussy. “Análisis del Transporte del Corredor Logístico Manta- Manaos”. Director: Ing. Washington Martínez. Escuela Superior Politécnica del Litoral. Facultad de Economía y Negocios. Guayaquil, Ecuador

<sup>7</sup> BUSTAMANTE, Julio. SAAVEDRA GALLO, Jessenia. BAILON, Sussy. “Análisis del Transporte de el Corredor Logístico Manta- Manaos”. Director: Ing. Washington Martínez. Escuela Superior Politecnica del Litoral. Facultad de Economía y Negocios. Guayaquil, Ecuador.

Sin los corredores logísticos, sobre todo marítimos, el intercambio de mercadería en volúmenes considerables; se volvería dificultoso, mas aun si se lo realizara por medio de transporte aéreo, en donde los costos de movilidad serian onerosos; no así, en el caso del transporte marítimo, que cuenta con buques de gran capacidad y el costo de movilización es más económico; transporte que debe tener como soporte el terrestre, que es el adecuado para el servicio de puerta a puerta; además que la vía terrestre, es la más solicitada para el traslado de mercancías en el ámbito de los países vecinos, servicio para el cual es necesario, el contar con una flota de auto-motores, que puedan cubrir con la transportación requerida, con eficiencia y puntualidad.

Con el objeto de analizar el funcionamiento de los corredores logísticos, como parte del comercio internacional en el sur ecuatoriano, se ha procedido a citar algunos términos claves, que nos permitan entender el proceso de regulación de las operaciones comerciales entre países, con el fin de que en el abordaje de los Capítulos Centrales del presente estudio, se facilite el examinar tanto el funcionamiento, como la dinámica del comercio que tiene lugar en la región ecuatoriana.

## **1.2. Operadores Logísticos**

Con el objeto de definir las funciones de un operador logístico, enumeraré algunos conceptos: En Catálogo: ALDIA logística un operador logístico es el que: “Integra la prestación de servicios especializados para la cadena de abastecimiento tales como: Almacenamiento, Gestión de Inventarios, Transporte y Distribución Física adaptados a las necesidades específicas de cada cliente.”<sup>8</sup>

Según: Todo Expertos: “Un operador logístico es el que coordina, todas las actividades necesarias para la dirección del flujo de los materiales y productos que necesita una empresa, desde la fuente de suministro de los mismos, hasta su utilización por el consumidor final”<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup>ALDIA LOGÍSTICA. “¿Qué es un operador Logístico? <http://www.catalogodelogistica.com/pdf/07.pdf> [consulta 18 de Enero 2013]

<sup>9</sup> TODO EXPERTOS. “Operador Logístico”. Publicado: 10 de Marzo de 2002. [http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador\\_logistico](http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador_logistico) [consulta 18 de Enero 2013]

“Las funciones de un operador logístico son las siguientes: Procedimientos de pedidos: Actividades relativas a la recogida, comprobación y transmisión de órdenes de compra. Manejo de materiales: Determina que medios materiales y procedimientos se han de utilizar para mover los productos dentro de los almacenes y entre estos y los locales de venta. Embalaje: Decidir que sistemas y formas de protección va a utilizar para sus productos. Transporte de los productos: Decidir medios de transporte a utilizar y elaboración de los planes de ruta.

Almacenamiento: Encargado de seleccionar el emplazamiento, la dimensión y las características de los almacenes.

Control de inventarios: Determinación de la cantidad de los productos que se deben tener disponibles para entregar a un posible comprador. También ha de establecer la periodicidad de los pedidos. Servicio al cliente: Determina donde van a estar los puntos de servicio y que medios materiales y que personas hay que tener en cada punto para atender correctamente al cliente.

Todas estas funciones son las que desarrolla un operador logístico, también ha de conseguir realizarlas con el mínimo coste posible y teniendo en cuenta todas las funciones.”<sup>10</sup>

De acuerdo a la bibliografía expuesta, los operadores logísticos son los encargados de realizar todos los trámites necesarios, relacionados con la importación y exportación de productos y servicios, es decir, son los que están encargados de manejar de la mejor manera las mercaderías que se intercambian entre países, por cuanto son los encargados de acordar seguros, transporte nacional e internacional de la mercadería en las diferentes ramas, con el objeto de trasladar la mercancía de un lugar a otro, utilizando las herramientas necesarias para realizar todas estas transacciones con la debida seguridad, todo ello de acuerdo a las exigencias y conveniencias del usuario.

El argot del comercio internacional, ha aceptado universalmente el empleo de algunos términos cuya utilización facilita regular el funcionamiento de las operaciones comerciales en el mercado global, el mismo que se fundamenta, en base de una logística apropiada para la correcta

---

<sup>10</sup> TODO EXPERTOS. “Operador Logístico”. Publicado: 10 de Marzo de 2002.

[http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador\\_logistico](http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador_logistico) [consulta 18 de Enero 2013]

comercialización y movilización de exportaciones e importaciones. De manera paralela, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) ha creado los instrumentos adecuados (Incoterms) para aplicar normas que permitan mejorar las relaciones comerciales internacionales. Como sabemos la globalización es una de las principales razones por la cual el comercio cada día se expande más, por lo que es necesario brindar un buen servicio.

Estos instrumentos ayudan a superar las diferencias marcadas de las actividades de compra y venta entre personas y empresas de países con culturas comerciales diversas, inmersos en un mundo de tradiciones, costumbres, idiomas, leyes y religiones diferentes. Es por esta razón que la **CCI**, optó por la necesidad de establecer los términos de compra-venta, con el objeto de que los mismos, puedan definir y dictar las obligaciones que deberían cumplir, tanto los vendedores como los compradores internacionales, dentro del proceso de intercambio y negocios.

Para ello, la **CCI** percibió la necesidad de crear algunos términos, que deben regir, en caso de disputa internacional, los que serán utilizados, como normas para ayudar a resolver, cualquier tipo de problema que podría surgir entre las partes involucradas.

### **1.3. Incoterms 2010**

Los Incoterms son un tratado de reglas internacionales establecidas por la Cámara de Comercio Internacional; que definen, determinan y reglamentan los procesos que amparan las transacciones y contratos de compra venta en el mundo, con el objeto de facilitar a importadores, exportadores, operadores logísticos, aseguradoras, etc., a través de reglas y normas establecidas, a las que deberán sujetarse libre y voluntariamente los usuarios.

Según la Cámara de Comercio Internacional: “Las reglas Incoterms® definen las responsabilidades de las empresas compradoras y vendedoras en la entrega de mercancías al amparo de los contratos de compraventa. Son reglas autoritativas que determinan cómo se asignan los costos y los riesgos entre las partes. Las reglas Incoterms se incorporan con regularidad en los contratos de compraventa en todo el mundo y se han convertido en parte del lenguaje cotidiano del comercio. Incoterms® 2010 contiene las reglas de ICC para el uso de los

once términos comerciales Incoterms. Tiene en consideración los últimos avances en la práctica comercial y también actualiza y agrupa algunas de las reglas anteriores.”<sup>11</sup>

Las reglas y preceptos de los Incoterms, si bien se establecieron hace más o menos 70 años, se van regulando, complementando y actualizando, de acuerdo a las necesidades que se generan con el pasar de los años. La Cámara de Comercio Internacional, es la encargada de regularlos, según las exigencias del Comercio Exterior.

Otro objetivo de los Incoterms:

...“facilitar las operaciones de comercio exterior y establecer un conjunto de términos y reglas de carácter facultativo, que establecen los derechos y las obligaciones tanto del vendedor como del comprador en las transacciones internacionales, y que pueden ser utilizados en cotizaciones, pedidos y contratos de compraventa internacional”.<sup>12</sup>

Los INCOTERMS son de aceptación voluntaria por las partes, es decir, no son bajo ningún concepto un esquema jurídico obligatorio, y su principal virtud consiste en haber simplificado, en su última versión, mediante 11 denominaciones normalizadas un cúmulo de condiciones a cumplir por las partes, que gracias a esta armonización saben perfectamente a qué atenerse.”<sup>13</sup>

### 1.3.1. Categorización de los Incoterms 2010

“Para facilitar su uso, los Incoterms® se dividieron en dos categorías:

- Reglas para cualquier medio o medios de transporte

**EXW** EX WORKS-EN FABRICA

**FCA** FREE CARRIER-FRANCO TRANSPORTISTA

**CPT** CARRIAGE PAID TO-TRANSPORTE PAGADO HASTA

**CIP** CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO-TRANSPORTE Y SEGURO  
PAGADO HASTA

**DAT** DELIVERED AT TERMINAL-ENTREGADO EN FRONTERA

**DAP** DELIVERED AT PLACE-ENTREGA SOBRE BUQUE

---

<sup>11</sup> CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL. INCOTERM® 2010.” *Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*”.

<sup>12</sup> BORREGO ZABALA, Bartolome. “*Los INCOTERMS 2010 que todo profesional del Comercio Internacional debe conocer y utilizar*”. Pag:32

<sup>13</sup> MOLINS, Alejandro. “*Logística Internacional*”. Escuela de Organización Industrial. 2011-2012.

**DDP** DELIVERED DUTY PLACE-ENTREGA PAGADOS EN LUGAR ACORDADO

- Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores

**FAS** FREE ALONGSIDE SHIP-FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE

**FOB** FREE ON BOARD-FRANCO A BORDO

**CFR** COST AND FREIGHT-COSTO Y FLETE

**CIF** COST INSURANCE AND FREIGHT-COSTO SEGURO Y FLETE<sup>14</sup>

De acuerdo al documento *Conceptos sobre Logística Inversa. Glosario de Términos*, los Incoterms se agrupan en cuatro categorías: E, F, C y D.

**EXW** El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en los propios locales del vendedor, o sea se trata de una entrega directa a la salida.

**FCA, FAS y FOB** Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte elegido por el comprador; o sea es una entrega indirecta sin pago del transporte principal.

**CFR, CIF, CPT y CIP** El vendedor contrata el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o de costes adicionales por los hechos acaecidos después de la carga y despacho. Es una entrega indirecta con pago del transporte principal.

**DAT, DAP y DDP** El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía y realizar una entrega directa a la llegada. Los costes y los riesgos se transmiten en el mismo punto, como los términos en E y los términos en F.

Los términos en D no se proponen cuando el pago de la transacción se realiza a través de un crédito documentario, ya que las entidades financieras no lo aceptan.

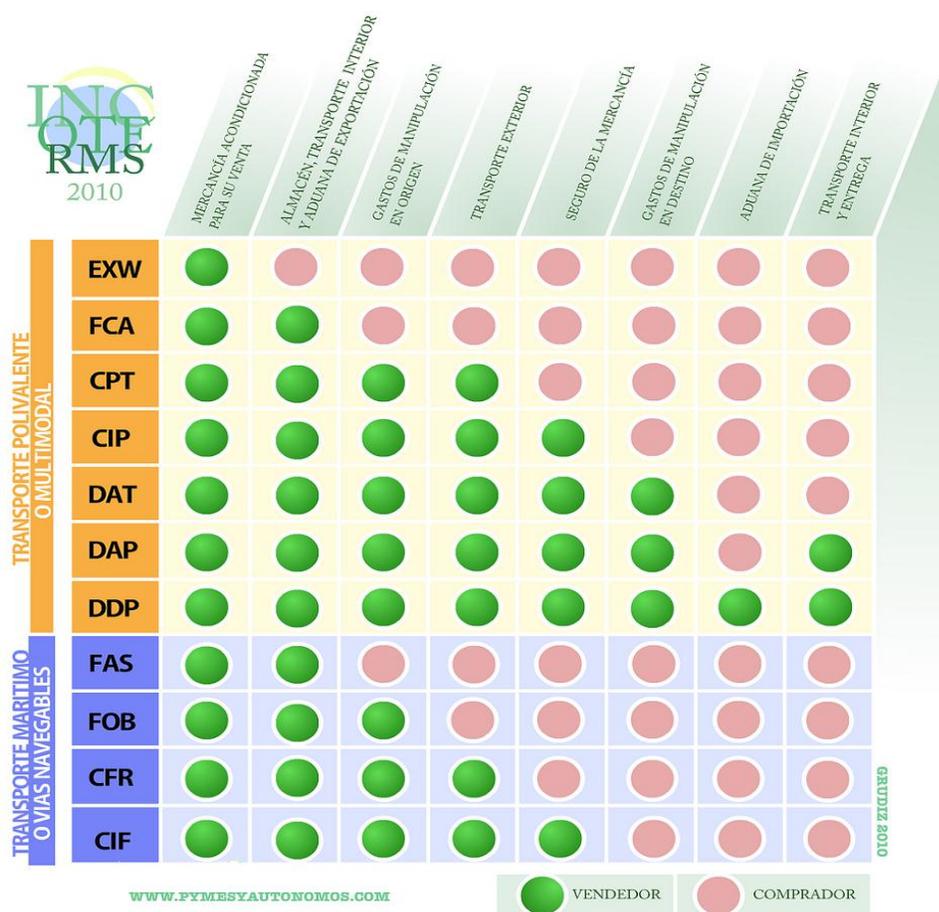
---

<sup>14</sup>CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL. "INCOTERM® 2010. "Reglas de intercambio para un mundo en mayor conexión"

En resumen, de acuerdo a Bartolomé Borrego Zabala y, en esta parte del Capítulo, se puede visualizar claramente que los Incoterms sirven para regular tres aspectos básicos relacionados básicamente con el lugar de la entrega:

- La transferencia de riesgos entre comprador y vendedor.
- Los costos que corren por cuenta comprador y vendedor, y
- La documentación, trámites y gestiones (en aduanas, permisos, licencias, gravámenes y demás documentos, etc.) y agentes privados tales como transportistas, aseguradoras, agentes de aduanas, etc.<sup>15</sup>

**GRAFICO 1: INCOTERMS 2010**



FUENTE: Blog.Pymesautonomus. Manual para Dominar los Incoterms 2010  
 ELABORACIÓN: Germán R. Udiz

<sup>15</sup> BORREGO ZABALA, Bartolome. "Los INCOTERMS 2010 que todo profesional del Comercio Internacional debe conocer y utilizar". Pag: 38 Publicado: 6 de Abril 2011.

Esta Tabla, representa un cuadro simple pero muy completo y nos ayuda a cumplir los objetivos de la presente investigación, puesto que además de las modificaciones anteriormente mencionadas en este Capítulo.

No se aconseja utilizar el Incoterms EXW (Ex works) para ventas internacionales, puesto que no incluye la carga del envío en los vehículos, que en la práctica suele efectuarse por la empresa vendedora. Se recomienda utilizar el término FCA (Free Carrier: Franco Transportista), que incluye la carga del vehículo que sería más adecuado. Otra de las razones por la que se desaconseja es porque pueden presentarse problemas para obtener la Declaración Aduanera de Exportación, (DAE) si la operación lo requiere, pues el despacho de exportación lo hace el comprador.

Respecto a la venta de mercancías en contenedores, se recomienda la utilización del término **FCA**, de los Incoterms multimodales, con el objeto de eximir de responsabilidad al vendedor, por cuanto transmite el riesgo, en el momento que entrega la mercancía al primer transportista de la cadena.<sup>16</sup>

Se ha realizado una exposición sobre la principal herramienta de logística, -al referirnos a los Incoterms-, como ya lo he mencionado, se trata de uno de los principales requisitos para realizar una negociación internacional, las que deberán ser acordadas por las partes involucradas, asumiendo simultáneamente, los acuerdos a los que se sujetan en la transacción comercial.

#### **1.4. Conceptos y Términos Logísticos**

Es necesario saber varios de los Conceptos y Términos, como soporte de información para comprender y desarrollar el subtema correspondiente a esta parte del Capítulo, motivo por el cual se ha tomado la información de fuentes profesionales tales como: *Diccionario de Economía y Finanzas*, *Glosario de términos de logística*, de Arnulfo Arturo García Olivares. *Manual Práctico de Logística*, de PILOT; y, *Logística Inversa Trazabilidad*, de la Asociación

---

<sup>16</sup>BORREGO ZABALA, Bartolome. "Los INCOTERMS 2010 que todo profesional del Comercio Internacional debe conocer y utilizar". Publicado: 6 de Abril 2011.

Española de Codificación Comercial- AECOC. En la mayoría de los términos se ha procedido a resumirlos y en otros se ha realizado un comentario.

#### **1.4.1. Definición de Logística según RLEC**

Es el proceso de planificar, implementar y controlar eficientemente el flujo de materias primas, productos en curso, productos terminados y la información relacionada con ellos, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente. Reverse Logistics Executive Council

#### **1.4.2. Definición de Cadena de Suministro**

Se puede definir la Cadena de Suministro, como el enlace de sucesos y vínculos que aglutinan diferentes actividades empresariales de personas; a través una organización técnica, que permite la transformación y manipuleo adecuado de materias primas, con el fin obtener productos de calidad para ser comercializados.

"La cadena de suministro engloba los procesos de negocio, las personas, la organización, la tecnología y la infraestructura física que permite la transformación de materias primas en productos y servicios intermedios y terminados que son ofrecidos y distribuidos al consumidor para satisfacer su demanda." (PILOT. *Manual Práctico de Logística*. p.9).

#### **1.4.3. Definición de Cadena de Valor:**

Se denomina Cadena de Valor, a aquellos procesos que están sujetos los productos desde su inicio y las diferentes etapas por las que atraviesa hasta su terminación, en las cuales, se van adicionando valores suplementarios que confieren la calidad específica del producto.

"La cadena de valor está constituida por una serie de procesos que permiten a una compañía manejar sus productos desde su concepción hasta su comercialización de tal forma que en cada una de las etapas se añade valor"<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> "Reflexiones sobre Logística Inversa". "Cadena de Suministro"

#### **1.4.4. Definición de Trazabilidad**

La Trazabilidad es el proceso por medio de la cual, el producto es monitoreado a través de la Cadena de Suministro, con el fin de controlar la situación física y trayectoria a la que está sujeto el producto, con un procedimiento adecuado. “Procedimientos que permiten controlar el histórico, la situación física y la trayectoria de un producto a lo largo de la cadena de suministro en un momento dado, a través de unas herramientas determinadas”<sup>18</sup>

#### **1.4.5. Definición de Logística Inversa**

A Logística Inversa se la define como la encargada de realizar la gestión del flujo de materiales a partir del cliente final orientada hacia cualquier eslabón de producción, la misma que abarca a: proveedores, productores, distribuidores, etc.

La Logística Inversa es la que se responsabiliza de orientar y situar los productos en el lugar indicado y establecer el valor económico, ecológico, legal y de imagen. Adicionalmente la Logística Inversa es la que se encarga de solucionar todo aquello que se refiere a aspectos concernientes a post-ventas.

“A diferencia de la logística tradicional, la logística inversa es la responsable de la gestión del flujo de materiales y de su información asociada desde el cliente final hasta cualquiera de los eslabones de una cadena productiva (proveedores, productores, distribuidores) con el propósito de adecuar los productos en el lugar indicado y crear valor económico, ecológico, legal o de imagen. Incluye actividades como: devoluciones, arreglos, reventas, re-manufacturas, reciclaje, eco-diseño y reutilización.”<sup>19</sup>

### **1.5. El Transporte de Mercancías**

El transporte de mercancías es una parte importante de la cadena logística internacional y ayuda a la comprensión del funcionamiento de los corredores del comercio internacional.

El movimiento de mercancías que se lleva a cabo a través de diferentes vías de transporte, como el ferrocarril, carretera, vía marítima, aérea, o bien, por la coordinación y adecuada combinación de algunos de estos medios de transporte, se ha priorizado en éste Capítulo;

---

<sup>18</sup> “Reflexiones sobre Logística Inversa” “La Trazabilidad”

<sup>19</sup> ING. MERCADO HOYOS, Luis. “Logística Inversa”.

tomando en cuenta que, el funcionamiento del comercio de la región ecuatoriano-peruana, no prescinde de las actividades protagonizadas por el sector del transporte, ya que dinamiza las operaciones comerciales y el funcionamiento sincronizado, lo que permite planificar la logística necesaria, para ofrecer eficacia y competitividad en el comercio externo.

El sector del transporte es considerado como uno de los puntos más estratégicos en el desenvolvimiento de la economía; razón por la cual, es necesario para una logística adecuada, considerarlo como elemento básico y prioritario, por lo que se hace necesario, una red de transportación, que permita una fluidez constante en el tráfico de mercancías.

En el mundo actual, el transporte por los diferentes medios ya sea terrestre, aéreo o marítimo, tiene una influencia primordial dentro de la logística propia para el desarrollo comercial, ya que es el factor que permite que las mercancías sean transportadas de manera adecuada y efectiva, lo que repercute y dinamiza la economía global.

El transporte en sí, a través de sus diferentes medios, necesita de una logística propia, la que se une a un proceso logístico mayor, como en el caso de los Corredores Internacionales, y si bien su costo es muy representativo se debe tomar en cuenta, que a través del transporte adecuado, el proveedor estará en capacidad de atender satisfactoriamente la demanda del cliente, con el fin de que la entrega del producto o mercancía se lo realice adecuadamente y en el tiempo oportuno.

En resumen; si la logística es el conjunto de procedimientos tendientes a disponer de instalaciones adecuadas y personal capacitado; se debe resaltar que el transporte, se convierte en una pieza clave, dentro de los procesos de entrega, abastecimiento y suministro de la mercancía, por lo tanto, el transporte es un factor fundamental para el servicio que brinda un Corredor Internacional, para que éste ofrezca eficiencia, calidad y excelencia.

A continuación referimos los diferentes tipos de transporte.

### 1.5.1. Transporte aéreo

El transporte aéreo es insustituible por su rapidez, razón por la cual, es un medio que se adapta extraordinariamente, para el transporte de mercancía urgente, perecible o de valor. Sus tarifas están bien estudiadas, por lo que al momento actual es cada vez más competitivo.

Las mercaderías que se manejan por este medio, son mercaderías que deben llegar de carácter urgente, por ello, para transportarlas, se utiliza el servicio aéreo, como medio de transporte.

Muchas empresas de importación y exportación están supeditadas al transporte aéreo, debido a la rapidez o velocidad de desplazamiento. Otro motivo es el ahorro en empaque y embalaje, así como los costos de almacenaje, las primas de las compañías aseguradoras, el tiempo de tránsito y la facilidad del manejo de la carga.

Las ventajas de este tipo de transporte son:

- Más rápido
- Mayor cobertura geográfica
- Seguridad, tasa de siniestralidad baja
- Flexibilidad
- Permite la intermodalidad

Las desventajas:

- Más caro
- Restricciones al tipo de carga
- Limitación de la carga por medida de puertas y capacidad, así como por peso<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> TORRICO, Carlos A. "Logística Internacional (transporte y seguro)".

### 1.5.2. Transporte terrestre

El transporte terrestre es un medio eficaz para el servicio de puerta a puerta. Es un transporte relativamente rápido y su agilidad supera al transporte en ferrocarril o en buque. Es considerado el primer medio terrestre que utiliza la red vial de carreteras, en el transporte de personas, correo o encomiendas.

Si bien su capacidad es más limitada, si la comparamos con los transportadores marítimos o la relacionamos con el ferrocarril, la rapidez y agilidad del servicio supera a los transportes antes mencionados, que, en última instancia, quedan supeditados al transporte terrestre.

Otros puntos dignos de mención son: celeridad en el envío, los costos de seguro y primas de accidente que son significativamente más bajos, así como, los costos de embalaje y financiero son más accesibles.

A continuación se adjunta una lista de las ventajas del transporte terrestre:

- Servicio puerta a puerta
- Restricciones moderadas al transporte de ciertas mercancías
- Mayor posibilidad de negociar (horarios, precios...)
- Flexibilidad : se adapta a todas las demandas y requerimientos del cliente
- Comunalidad: medio más utilizado en cualquier parte del mundo
- Trazabilidad: seguimiento con los nuevos sistemas

#### **Entre las principales desventajas, encontramos:**

Muy contaminante (emisiones y residuos)

- Daña la red de carreteras
- Sometido a restricciones de tráfico
- Mayor siniestralidad de toneladas por kilómetros<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> TORRICO, Carlos A. "Logística Internacional (transporte y seguro)".

### 1.5.3. Transporte marítimo

En esta parte del capítulo procederé de manera pormenorizada e investigativamente, por cuanto compete al tema motivo de nuestra investigación.

El transporte marítimo es el medio más utilizado para el tráfico internacional y de manera específica intercontinental de grandes volúmenes de mercancía, a la vez es insustituible en el tráfico internacional de transporte de contenedores; según CORPEI, el 94% del comercio Ecuatoriano es por vía marítima.<sup>22</sup>

Como el 75% de la superficie de la tierra está cubierta por agua, es natural que el transporte marítimo sea un factor fundamental para el intercambio de los productos que demandan las diferentes regiones. En nuestro caso, los países Ecuador y Perú, utilizan este medio de transporte, que constituye una vía de comunicación natural.

Las características de este medio de transporte, son su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos y de volúmenes.

Podemos encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de carga como:

- a) los buques cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración destinadas para carga perecedera;
- b) buques tanque, cementeros, que son diseñados para el transporte específico de ese tipo de mercancías;
- c) buques que son construidos para varias finalidades por lo que pueden servir para el transporte de contenedores, o bien, tienen un servicio de carga en un sentido de ruta y otro diferente en el retorno;
- d) los buques-tanque para el transporte de derivados de petróleo.

El bajo costo del servicio marítimo, comparado con los otros medios de transporte y particularmente por los grandes volúmenes que están en la capacidad de transportar y adicionalmente las grandes distancias que recorren, hacen de este modo de transporte el más idóneo, para un alto porcentaje de productos que se comercializan internacionalmente.

---

<sup>22</sup> Ec. DONOSO P. Fernando, <sup>a</sup>*Logística Internacional, Importancia del Transporte Marítimo*<sup>a</sup>. Septiembre 21, 2011

El transporte marítimo ofrece tanto al exportador como al importador, diferentes opciones de navegación, rutas y servicios para el traslado de las mercancías; razón por la cual, el usuario está en la facultad de elegir el servicio, modalidad y capacidad que ofrecen las diferentes compañías navieras y contratar de acuerdo a sus necesidades a la naviera que le convenga.

Anotamos las principales ventajas que cuenta el transporte marítimo:

- Es económico
- Puede transportar una gran variedad de carga
- Menores restricciones a la carga (tipo, peso, volumen etc...)
- Envío de grandes cantidades (líquidos, graneles, contenedores)

Desventajas:

- Necesidad de infraestructuras en tierra y de servicios aduaneros
- Velocidad relativa, en función del buque y tipo de servicio
- Menor trazabilidad
- Gran cantidad de material de arrastre y sedimentación de los ríos, que incrementa el problema de encallar
- Insuficiente infraestructura de sus puertos para atender grandes cantidades.<sup>23</sup>

#### **1.5.4. Transporte ferroviario**

Es muy favorable para el transporte de grandes masas, es de mayor capacidad que el transporte por carretera, pero su rapidez suele ser inferior al mismo.

Este sistema de transporte terrestre está trazado sobre carriles o rieles, sobre los cuales circulan los trenes. El ferrocarril nació a principios del siglo XIX en Inglaterra y fue una de las

---

<sup>23</sup> TORRICO, Carlos A. "Logística Internacional (transporte y seguro)".

más importantes caracterizaciones de la Revolución Industrial, así como el primer medio de transporte de carácter masivo.

En el Ecuador del siglo XXI, se puede decir que el transporte ferroviario relativamente ha desaparecido, ya que las escasas rutas de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (empresa estatal), se han destinado, como parte del folklore, por lo tanto su utilización está restringida al sector turismo.

No obstante, cabe señalar, la conveniencia de restaurarlo o modernizarlo, por cuanto su utilización es conveniente por la capacidad de desplazar grandes volúmenes de carga; por lo que, se puede convertir en un medio económico y rentable para el transporte de carga a distancias considerables, con pesos elevados o volúmenes imponentes.

Las principales ventajas son:

- Es un medio de transporte muy seguro y está menos afectado por las variaciones del tiempo que cualquier otro medio de transporte.
- Es un medio de transporte destinado a movimientos de grandes volúmenes de carga.
- Es el más indicado para el movimiento de toda clase de mercancías, desde las de más baja densidad económica, hasta aquellas de más alta densidad, que pueden ser transportadas con tarifas reducidas.
- Se reconoce al ferrocarril como medio de transporte de superioridad manifiesta sobre otros medios de transporte terrestres, tratándose de transportar mercancías variadas a larga distancia, ya que por su capacidad para mover grandes volúmenes de carga, puede cobrar tarifas bajas, siguiendo su norma de aplicar tarifas de base decreciente a medida que aumenta la distancia.

De las desventajas que supone este medio de transporte, encontramos:

- El ferrocarril no puede competir con el transporte automotor, debido a que los usuarios, prefieren un servicio directo de puerta a puerta, como el que lo

suministra el transporte terrestre, a pesar de que el mismo tiene tarifas más elevadas.<sup>24</sup>

### **1.5.5. Transporte multimodal**

Este transporte ofrece la ventaja de agrupar las mercancías en Unidades de Transporte Intermodal (UTI), como contenedores, cajas móviles y otras de diversos tipos, lo que abarata los costos.

El transporte multimodal consiste, en el traslado de las mercancías, utilizando más de un tipo de transporte en su trayecto de origen al destino.

La novedad del transporte multimodal internacional consiste en que éste sea realizado como una sola operación, amparada por un documento único de embarque y bajo una sola responsabilidad directa durante todo el trayecto. En nuestro caso, el transporte multimodal significa una renovación sustancial del concepto de transporte internacional, al sustituir el antiguo sistema de acarreo de una puerta a otra, por el servicio integral conocido como de “puerta a puerta”.

Las principales ventajas de este medio de transporte son:

- Facilita el movimiento de mercancías, reduciendo el costo total del transporte mediante una mayor eficiencia, bajo la responsabilidad única de los operadores de
- Asegura un proceso integrado entre 2 puntos situados lo más cercanos posibles entre el expedidor y el consignatario.
- La complejidad de los procedimientos de comercio exterior se allanan, por cuanto el que compra o vende fuera de un país, trata comercializa con una sola empresa: el empresario de transporte multimodal; a través de un documento principal unificado, que permite el conocimiento de embarque para

---

<sup>24</sup> “Los Transportes”

el transporte multimodal, que requiere de un tiempo prudencial para preparar sus operaciones.

- Las facilidades que brinda tanto al comprador como al vendedor, elevan la competitividad, por ofrecer un servicio de puerta a puerta, lo que resulta funcional y atractivo al comprador en el extranjero.
- Despliega la alternativa de utilizar los diferentes medios de transporte disponibles y combinarlos adecuadamente, con el fin de que las mercancías no corran riesgos fortuitos.
- Asume pérdidas o daños hasta el lugar de su destino.
- Ofrece ventajas máximas en el comercio internacional, por su modalidad logística de enlazar diferentes medios de transporte, lo que individualmente o por sí solas, las diferentes ramas de la transportación no pueden hacerlo.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> “Logística”. Publicado: 24 de Mayo de 2011.

## Conclusión

Los Corredores Logísticos son los que se encargan de todo cuanto se refiere a la actividad de transporte internacional de mercaderías; que se dedica específicamente al traslado de mercancías, las que deben ser realizadas de forma legal; esto es: cumpliendo a cabalidad las normas sanitarias, respetado las normas de seguridad y cumpliendo las leyes internas que rigen a cada país, así como, acatar las leyes internacionales establecidas mediante convenios, normas y estatutos que tienen que ser respetadas por la comunidad internacional.

A su vez, es responsabilidad del Operador Logístico que ha efectuado una transacción, que la mercancía llegue a su destino, en las condiciones estipuladas en el contrato; lo que conlleva: el fiel cumplimiento del plazo acordado, al precio estipulado y sin daño o menoscabo en su naturaleza.

La transferencia de mercancías, implica ciertos riesgos físicos que pueden sufrir, derivados de agresiones, que se pueden ocasionar durante el manipuleo y el transporte. Por estos potenciales daños que afectan a la mercancía en su traslado y con el fin de tener una protección, tanto para los exportadores, como para los importadores, es necesario ampararse con una doble vertiente de resguardo:

- 1) Protección Jurídica: es la de poder exigir y demandar, las responsabilidades a terceros por daños que pudiesen ocurrir.
- 2) Protección Económica: es la de obtener una compensación por el perjuicio o daño sufrido, lo que generalmente se efectúa, a través de una póliza de seguro.

El operador Logístico es el que se encarga de contratar los servicios en todas las ramas del transporte; como también es el que debe escoger, el Corredor Logístico más adecuado, de acuerdo a las necesidades del cliente, a quien deberá orientar, que es lo que más le conviene para la comercialización y transporte de su mercancía; para ello, deberá contar con corredores logísticos, que ofrezcan infraestructura, tecnología, comunicación, informática y personal capacitado de acuerdo a las exigencias actuales; con la finalidad de ofrecer un servicio eficiente, confiable y competitivo.

## **CAPITULO II**

### **2. DESCRIPCIÓN DE LA DINÁMICA Y FUNCIONAMIENTO DEL COMERCIO EN LA REGIÓN DEL AUSTRO ECUATORIANO Y NORTE PERUANO.**

Este capítulo abordará la dinámica y funcionamiento de Puerto Bolívar, a través de datos estadísticos, se incluirá también información referente al movimiento de mercancías del periodo 2009-2011, con el objeto de comprender y dar a conocer, el por qué se cree que es un puerto que sirve únicamente para la exportación de banano.

“Los antecedentes históricos de Puerto Bolívar arrancan en los años 60 del siglo XIX, cuando el precario atracadero de canoas de pesca empieza a marcar la ruta de desarrollo de la provincia de El Oro, como una puerta de conexión hacia Guayaquil, con proyecciones internacionales. En 1869 el Presidente Municipal de Machala, José María Ugarte, planteó “lo conveniente que sería fabricar una ramada o casucha en el terreno inmediato por la parte de arriba y a orillas del mar del estero denominado Huaylá, considerando que el mar por este sector tiene mayor profundidad incluso para fondear bergantines y representa el ahorro de un día de viaje hasta Guayaquil.

Es la más antigua referencia al propósito de disponer de una instalación portuaria en el sitio que años más tarde, en 1883, se llamaría Puerto de Bolívar, “como una grata y digna reminiscencia de tan esclarecido patricio, cuya fecha, si bien coincide con el tristísimo día de su fallecimiento, lejos de los que amó y le amaron, constituye para la provincia de El Oro, un presente halagüeño de futuras prosperidades”, según el acta de creación del puerto, el 18 de diciembre de 1883, fecha conmemorativa de los 53 años de la muerte del Libertador.

En la solemne ceremonia nativa del Puerto de Bolívar participaron autoridades civiles y eclesiásticas, hacendados y notables, tras el Te Deum oficiado por Ramón Martínez, párroco de Machala que bendijo las aguas del mar y el precario tablado precursor de los muelles futuros.

Establecido el Puerto de Bolívar, se convirtió en un motor de desarrollo de Machala, al facilitar el transporte de cacao, banano y otras frutas y madera hacia Guayaquil, con embarcaciones

cada vez más grandes y adecuadas a las crecientes necesidades, que suplieron a las primitivas canoas de los pescadores”<sup>26</sup>.

“Puerto Bolívar está dentro de los cuatro puertos principales del Ecuador. Está administrado por una Autoridad Portuaria que lo representa legalmente y gestiona su actividad económica.

Puerto Bolívar constituye la puerta de salida de los productos de exportación de la rica región de la Provincia de El Oro y parte de las Provincias de Azuay, Cañar, Guayas y Zamora y el norte del Perú, así como es la entrada natural de mercadería para esas regiones.

El crecimiento del puerto va a la par del desarrollo regional agrícola e industrial del movimiento comercial y de proyectos especiales, parques industriales y la explotación del gas del Golfo de Guayaquil. Todos estos factores económicos introducirán una poderosa dinámica a los sectores productivos incrementando así las actividades portuarias.

La globalización del comercio exterior incrementa el volumen de carga a ser manejada por la vía marítima y la firma del Acuerdo de Paz con el Perú tuvo como uno de sus efectos positivos más importantes, proporcionar un medio de financiamiento de proyectos de desarrollo regional de las zonas fronterizas que repercutirán en el desarrollo del puerto.”<sup>27</sup>

## 2.1. Dinámica y Funcionamiento del Puerto

Con el fin de comprender la dinámica y el funcionamiento del puerto; es necesario realizar una investigación para obtener datos y estadísticas que me permitan comprender el ritmo de cambio que se ha operado en el Puerto con el pasar de los años, en todo lo relacionado a embarques y desembarques; para lo cual he realizado un muestreo entre el Puerto de Guayaquil y Puerto Bolívar; todo ello encaminado a descubrir cuáles son las ventajas y desventajas, que se pueden ofrecer a los posibles usuarios, adicionalmente tomaré en consideración las falencias existentes, para sugerir un mejor funcionamiento en el futuro, razón

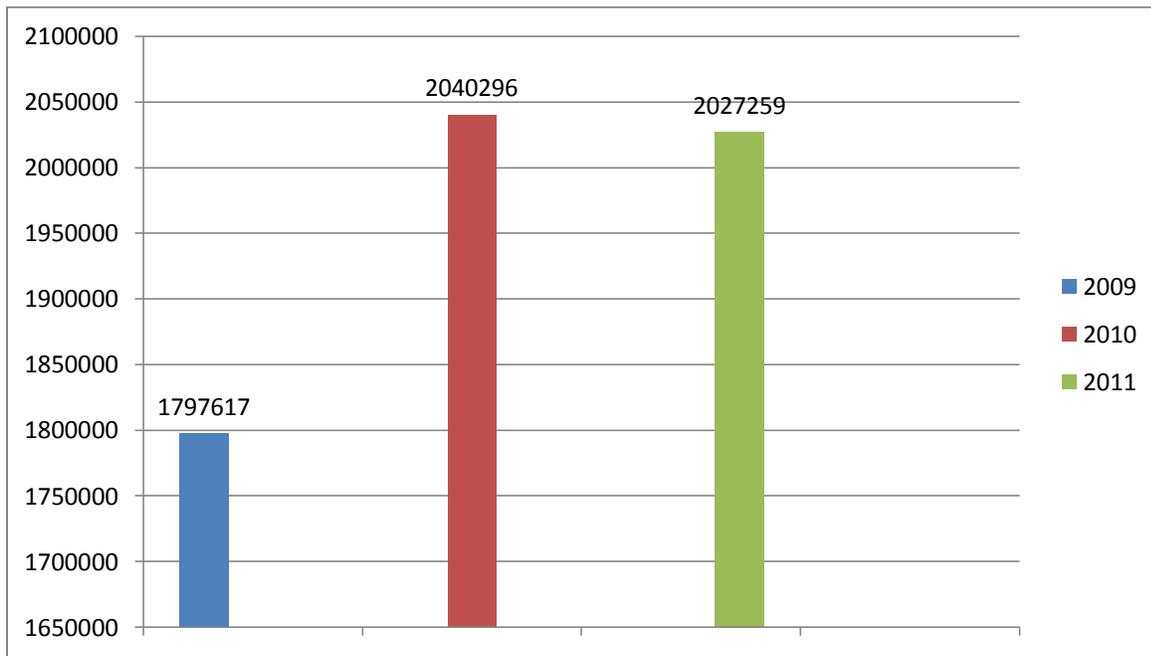
---

<sup>26</sup> AVANCE. “Puerto Bolívar, una ventana hacia horizontes del mundo”. Publicado: Marzo de 2011. Cuenca-Ecuador.

<sup>27</sup> PUERTO BOLIVAR.

por la cual a continuación procederé a exponer cuadros, de datos estadísticos de la dinámica funcional del Puerto durante los años: 2009, 2010 y 2011.

**GRAFICO # 2: Total de Cargas Movilizadas a través de Puerto Bolívar (toneladas métricas)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

De acuerdo al cuadro expuesto, se puede observar el cambio que se ha operado en los tres últimos años en toneladas métricas, que han sido movilizadas a través de Puerto Bolívar. Según las estadísticas, en el año 2009 se movilizaron 1'797.617 toneladas métricas; en el año 2010 se dio un movimiento de 2'040.296 y en el año 2011 se movilizaron 2'027.259 toneladas métricas; por lo que puedo concluir que en relación de movilidad de mercancías en el Puerto, hay un considerable aumento del año 2009 al año 2010 y un leve decrecimiento en el año 2011 en relación con el año 2010. Estos incrementos son gracias a la mejora en las operaciones de embarque y desembarque en el puerto y por otro lado por el aumento de pequeños y medianos productores de banano, según lo manifiesta Wilmer Encalada gerente de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en una entrevista en el diario "El Nuevo Empresario"<sup>28</sup>

Con la intención de establecer una relación en cuanto a embarques y desembarques que se han realizado a través de Puerto Bolívar y Puerto de Guayaquil, por ser el puerto principal del

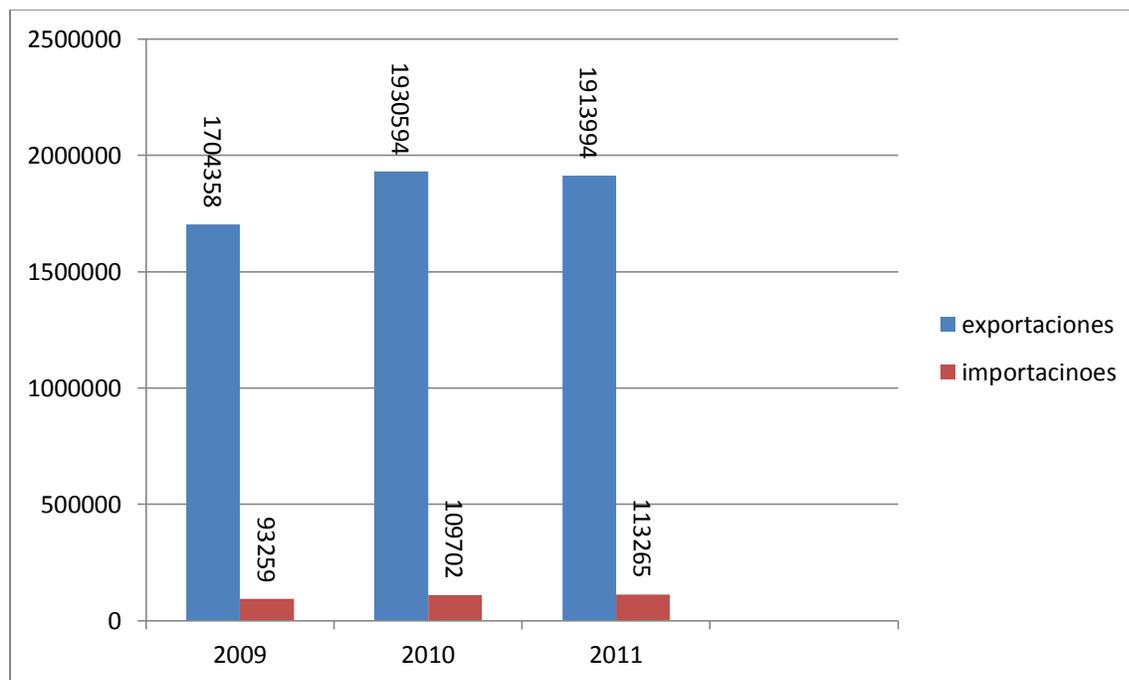
<sup>28</sup> EL NUEVO EMPRESARIO. "Ecuador: La exportación de banano aumenta; productores esperan que aranceles disminuyan." Publicado: 24 de Enero de 2011.

país, y de acuerdo a las estadísticas referenciales, se expone los siguientes porcentajes de acuerdo a la movilización portuaria Nacional:

Este cuadro refleja el total de exportaciones e importaciones que se han manejado en cada año, el porcentaje representa al movimiento nacional de las mismas.

Puerto Bolívar			Puerto de Guayaquil		
Año	Toneladas métricas	%	Año	Toneladas métricas	%
2009	1'797.617,00	4,62	2009	7'325.217,57	18,84
2010	2'040.296,00	5,00	2010	7'657.235,00	18,00
2011	2'027.259,00	5,00	2011	9'628.062,00	22,00

**GRAFICO # 3: Relación de Exportaciones e Importaciones: Puerto Bolívar (toneladas métricas)**

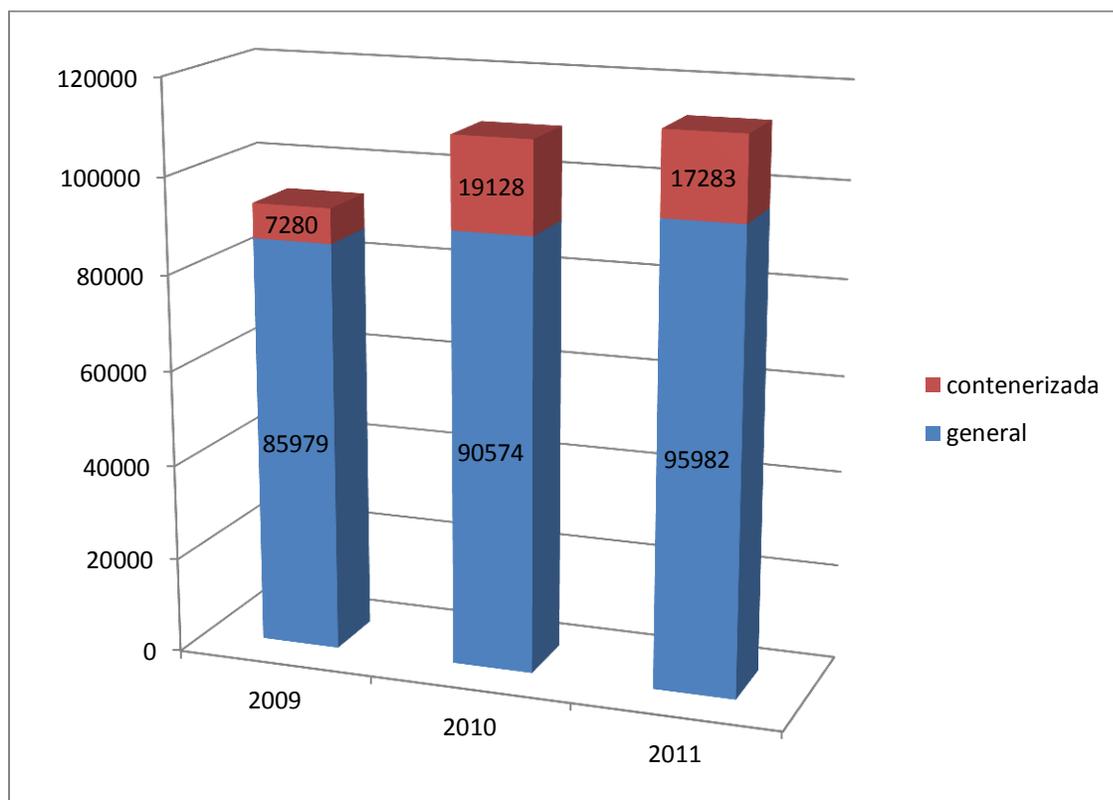


Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Con el presente gráfico se establece la Relación de Exportaciones e Importaciones que se realizan a través de Puerto Bolívar, calculadas en toneladas métricas; se comprende perfectamente el por qué se lo califica como un Puerto netamente exportador; ya que se observa que su crecimiento se debe a los diferentes rubros de exportación; sin embargo, se

puede decir, que hay un ligero margen de crecimiento en cuanto a las importaciones; está por demás manifestar que las exportaciones son la principal fuente del movimiento de Puerto Bolívar.

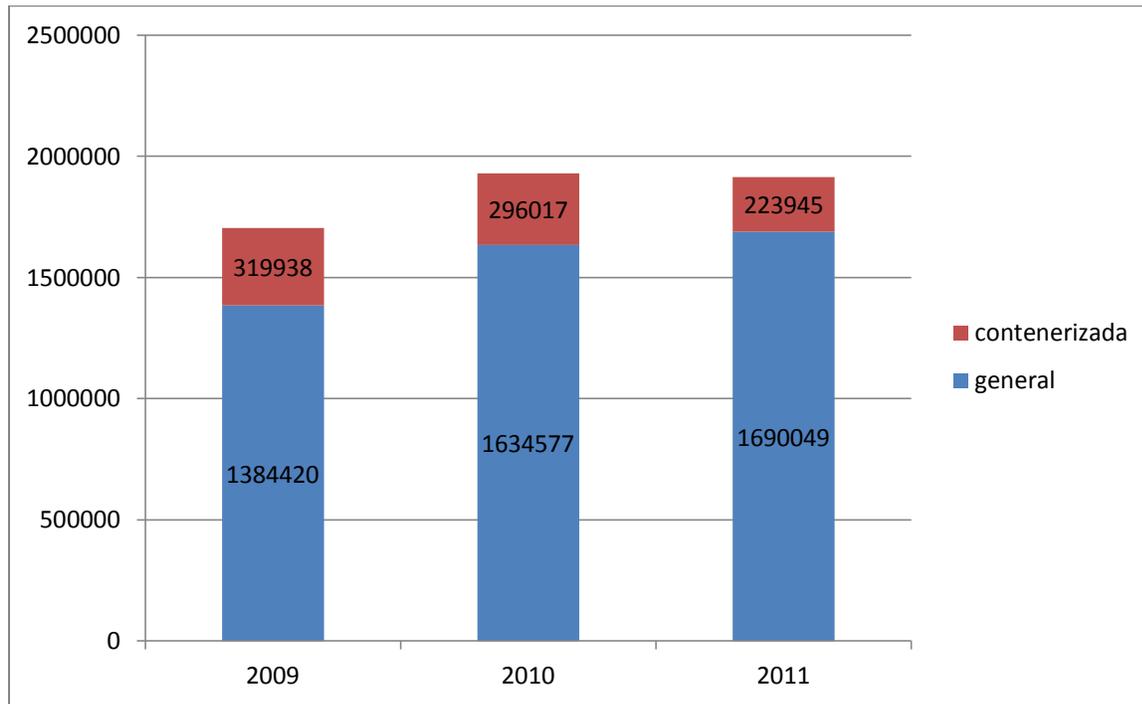
**GRAFICO # 4: Importaciones por Tipo de Carga en Puerto Bolívar (toneladas métricas)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Concerniente a las importaciones de carga general o contenerizada los datos estadísticos son muy alentadores; por lo que, se da por sentado que el terminal marítimo se encuentra en constante funcionamiento; por lo tanto, es un proyecto ambicioso el que se sugiere, en el sentido de implementar la infraestructura, los servicios y medios necesarios para declarar a Puerto Bolívar como un Corredor Logístico de Primer Orden, que permita realizar importaciones a gran escala; y con un Corredor Logístico calificado, se puede brindar un servicio de excelencia a las provincias vecinas, tomando en consideración la ventaja de distancia y tiempo, en la entrega de mercadería.

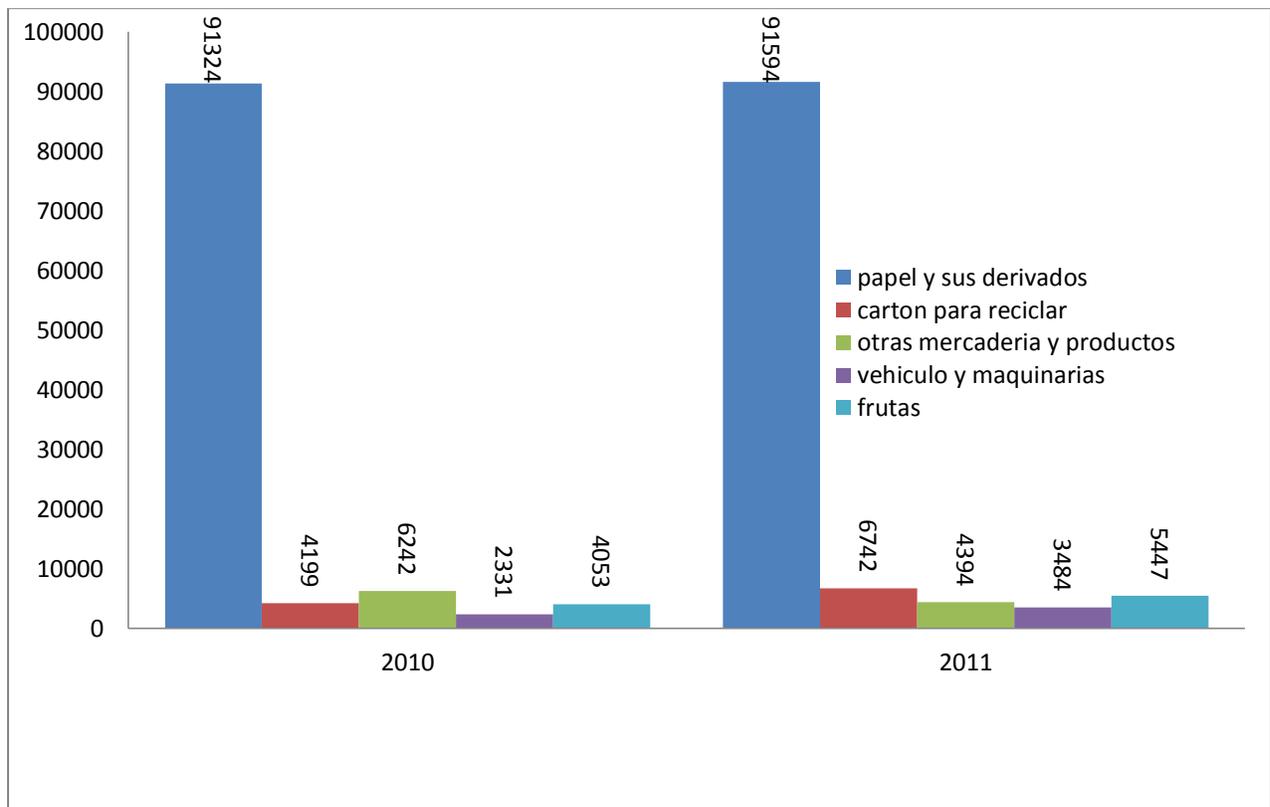
**GRAFICO # 5: Exportaciones por Tipo de Carga en Puerto Bolívar (toneladas métricas)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Como ya lo había mencionado, Puerto Bolívar es un puerto ante todo exportador, en el gráfico se puede observar que los índices de toneladas métricas exportadas por este Puerto, se han mantenido relativamente en ascenso y en un constante crecimiento. Al analizar estas últimas tablas, se puede decir que la dinámica del puerto esta en constante movimiento.

**GRAFICO # 6: Principales Productos de Importación en Puerto Bolívar (2010-2011)**  
**(toneladas métricas)**



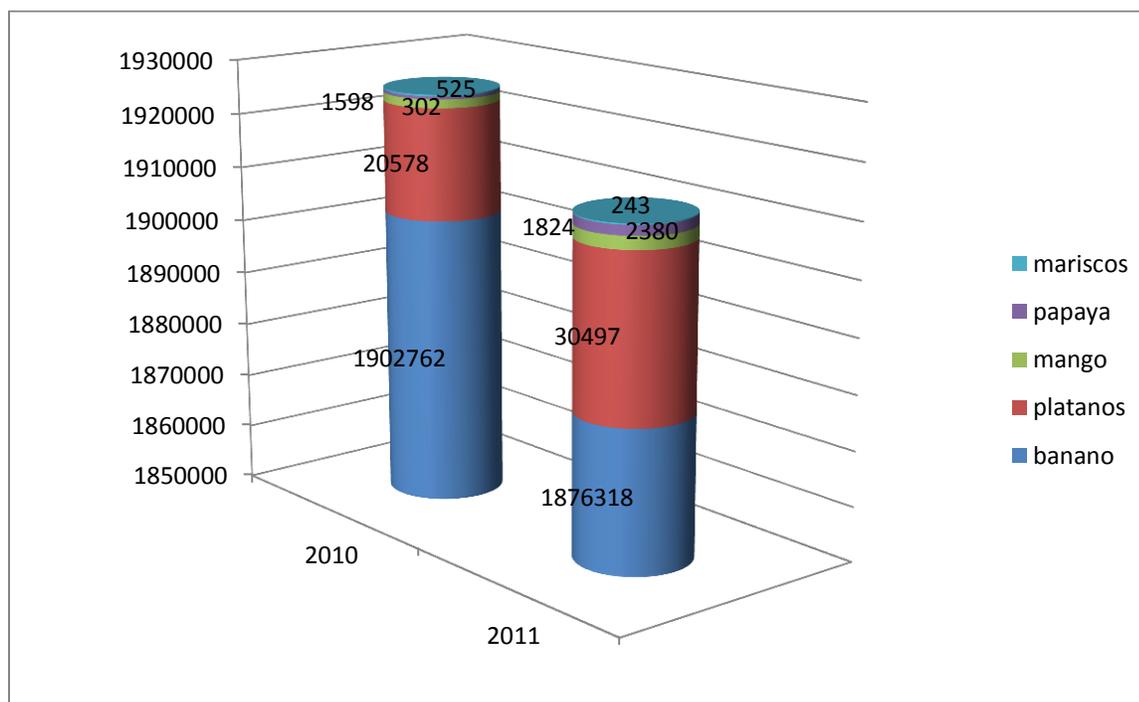
Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

He tomado cinco ítems, por cuanto son los principales rubros de importación y se puede observar, que el papel y sus derivados son los productos de mayor importación que se movilizan a través de Puerto Bolívar, en relación con: a) el cartón para reciclar; b) otras mercaderías y productos; c) vehículos y maquinarias; d) frutas; lo que demuestra que el Puerto moviliza diferentes tipos de mercancías en cuanto a importaciones se refiere. Lo que confirma la factibilidad para que se puedan realizar las importaciones para el Austro ecuatoriano a través de Puerto Bolívar. Esto nos ayuda a confirmar que el Puerto se puede convertir en lugar de arribo de las importaciones del Austro.

Este trabajo de graduación tiene la finalidad de proponer la implementación de servicios logísticos, el establecimiento de infraestructura y los medios necesarios para considerar a Puerto Bolívar como el Corredor Logístico para el Austro ecuatoriano; con instalaciones modernas que permitan progresar la frecuencia de las importaciones; tomando en

consideración que, al ser un Puerto que en el momento actual no es congestionado, el Operador Logístico, puede ofrecer al usuario un servicio más ágil, eficiente y confiable.

**GRAFICO # 7: Principales productos de Exportación en Puerto Bolívar (2010-2011)  
(toneladas métricas)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Al analizar este gráfico, se confirma el hecho de que el mayor tráfico que se registra en Puerto Bolívar es el de la exportación del banano y frutas en general, razón por la cual se las ha seleccionado como el mayor rubro de movilización del Puerto.

Además cabe señalar, que de acuerdo al cuadro estadístico, las exportaciones durante el año 2011, sufren una merma considerable, producto de una disminución de cupos para la exportación, así lo dice diario expreso en una publicación, si bien es cierto que el rubro de exportación de plátanos alza, la baja es considerable en cuanto a la exportación del banano, y, adicionalmente se observa, que no hay una compensación equitativa.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> EXPRESO. "Bananeros al borde del caos y exportadores bajan los cupos". Publicado: 19 de Diciembre de 2011.

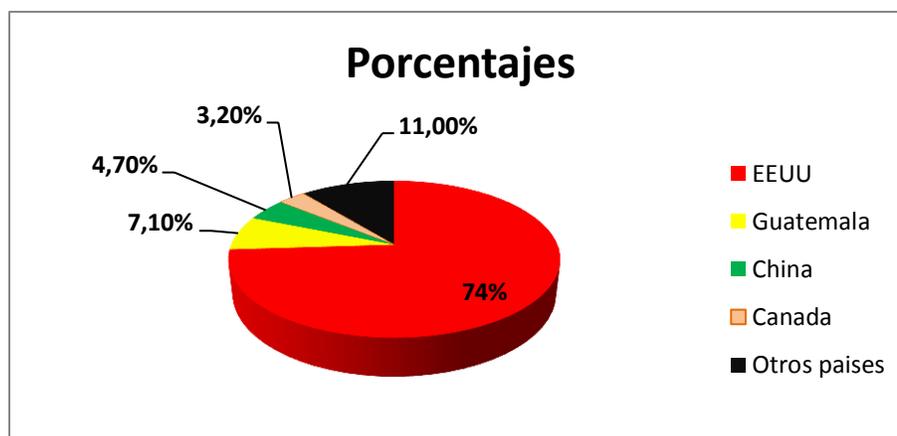
Al tomar en cuenta las toneladas métricas movilizadas en el Puerto, tanto en lo que se refiere a importaciones como a exportaciones, realizaré un análisis más específico, acerca de los principales productos que embarcan y desembarcan en Puerto Bolívar.

De acuerdo a los cuadros representativos y conforme a las estadísticas realizadas, se puede afirmar que Puerto Bolívar ha estancado su proceso de crecimiento, lo que demuestra el cuadro comparativo en relación a los años: 2009, 2010 y 2011; así como, que la carga en general que se moviliza a través del Puerto, pertenece a rubros diversos o variados, en lo referente a las importaciones, las más prominentes son las de papel y cartón para reciclar, seguidas otras mercaderías, de vehículos-maquinarias y frutas ; en relación a las exportaciones se observa que su gran mayoría corresponden al envío de banano, plátanos y frutas en general.

Por lo expuesto se puede decir que Puerto Bolívar se encuentra en estado de estancamiento, razón por la cual, me permito realizar el presente trabajo, con el fin de motivar la implementación de la infraestructura, los servicios y medios necesarios para declarar a Puerto Bolívar como un Corredor Logístico de Primer Orden, mediante el incremento de tecnologías modernas, que permitan al Operador Logístico, ofrecer al usuario un servicio eficiente, lo que redundaría en beneficio de las provincias del Austro ecuatoriano e implementaría el intercambio comercial a nivel Internacional, tanto en exportaciones como en importaciones.

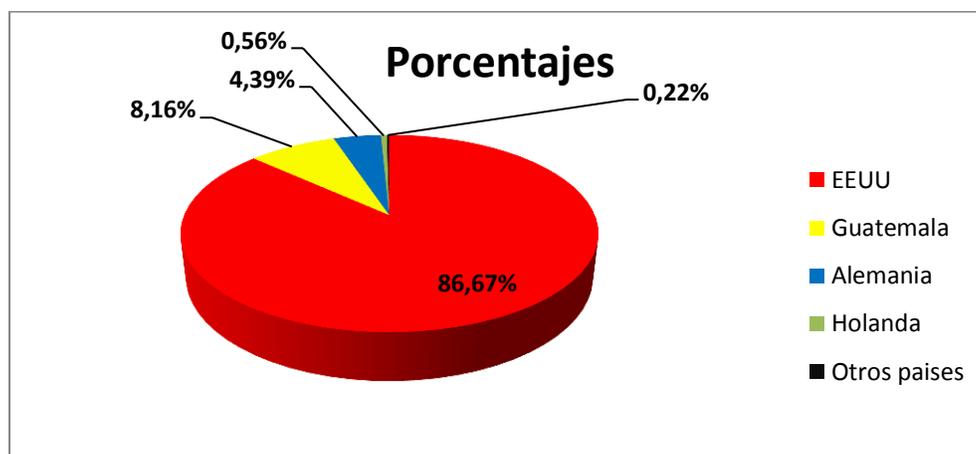
Para dar a conocer el intercambio comercial internacional con los principales países que operan a través de Puerto Bolívar, a continuación presentaré los gráficos concernientes, en porcentajes de participación en importaciones y exportaciones.

**GRAFICO # 8: Principales Países de Importación 2010 por Puerto Bolívar. (Porcentajes)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

**GRAFICO # 9: Principales Países de Importación 2011 por Puerto Bolívar (porcentajes)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Los gráficos correspondientes a las importaciones del año 2010 y 2011, demuestran que los importadores desde Estados Unidos, son los que con más frecuencia manejan sus mercancías a través del Puerto; adicionalmente se nota un incremento del 12,67% en las importaciones provenientes de ese país.

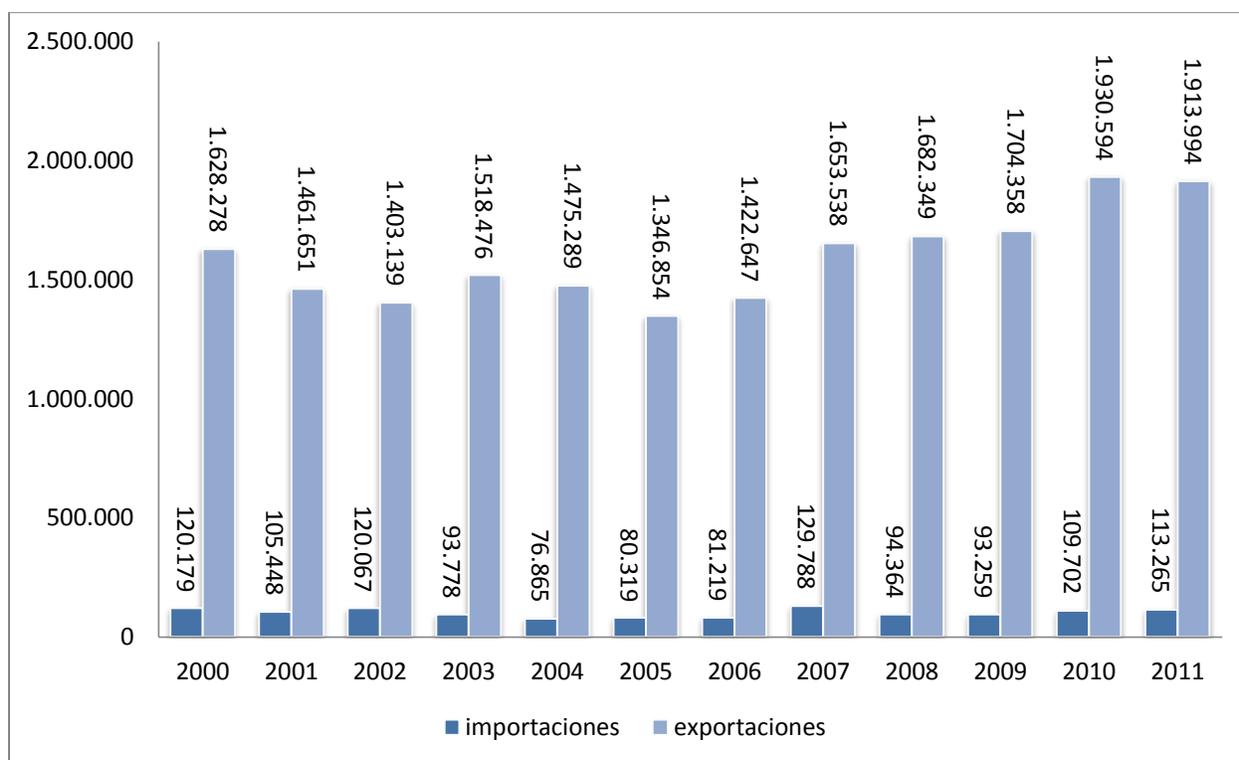
En lo que se refiere a Guatemala se observa un incremento de 1,06% en relación de los años 2010-2011.

Las importaciones de Alemania en el año 2011 tienen un porcentaje de 4,39% y de Holanda 0,56%.

Se puede decir que se ha incrementado el número de toneladas métricas que han ingresado a través de Puerto Bolívar en el año 2011 y se puede resaltar el cambio paulatino y constante de las actividades del Puerto; razón por la cual, una vez más, se ratifica la necesidad de implementar y modernizar las instalaciones portuarias, con el fin de tener un mayor movimiento y fluidez en el embarque y en el desembarque de mercaderías.

Es de vital importancia analizar el conjunto de importaciones y exportaciones realizadas a través de Puerto Bolívar durante el período 2000 – 2011, para tener datos concretos que permitan conocer con exactitud el movimiento operacional del Puerto, lo que facilitará el desarrollo adecuado del presente trabajo, con el fin de demostrar la viabilidad del proyecto.

**GRAFICO # 10: Importaciones y Exportaciones de Puerto Bolívar 2000-2011 (toneladas métricas)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Esta información ha sido extraída de la web de la página web de Obras Públicas. El cuadro estadístico demuestra que las exportaciones movilizan un mayor volumen de toneladas métricas en relación con las importaciones, con ligeras fluctuaciones en ambos rubros. Es importante resaltar que las importaciones de nuestro país, son reducidas por Puerto Bolívar, ya que son volúmenes de toneladas muy reducidas, con respecto al Puerto de Guayaquil; por ejemplo: en el año 2009 por el Puerto de Guayaquil se movilizaron 3'596.171 toneladas métricas importadas, en relación con Puerto Bolívar que fueron 93.259 toneladas, con una diferencia de 3'502.912 de toneladas; en el año 2010 por Guayaquil se movilizan 4'110.829 y por Puerto Bolívar 109.702 toneladas con una diferencia 4'001.112 ; en el 2011 por Guayaquil 4'965.468 y por el Puerto Bolívar 113.265 toneladas la diferencia es de 4'852.203. El contraste es notorio; razón por la cual surge la interrogante ¿Se puede ampliar el volumen de toneladas métricas en importaciones a través de Puerto Bolívar? El presente trabajo tiene ese objetivo el de demostrar que con la implementación de servicios modernos en el Puerto, se puede movilizar cantidades superiores de las que se realizan en la actualidad.

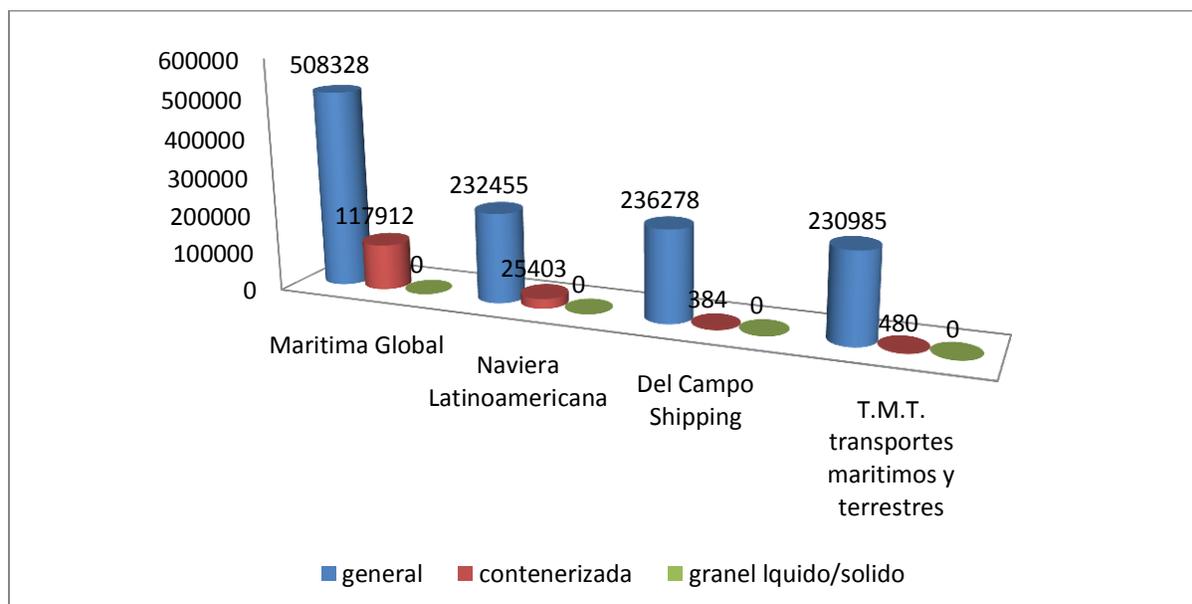
## 2.2. Factibilidad de movilización marítima

En relación a la factibilidad de movilización marítima, es necesario resaltar que Puerto Bolívar está en capacidad de ingreso de buques de hasta 20.000 toneladas, por lo tanto, es necesario conocer las diferentes navieras que trabajan con el puerto, para el movimiento de carga de importación; siendo las principales durante el período 2010-2011:

- Bluepac Shipping Agency S.A.: que ha transportado un total de 134.692 toneladas métricas, por lo que es considerada la principal naviera que trabaja con Puerto Bolívar.
- Pormar Transporter Pormar S.A., que ha movilizado 34.797 toneladas métricas.
- Martina Global S.A. MARGLOBAL., que ha transportado 15.251 toneladas métricas.
- Naviera Latinoamericana Navelat S.A. que ha movilizado 2.131 toneladas métricas.
- Agencia de Vapores Internacionales AGVAPINSA., 521 toneladas métricas.

Flota marítima que está en condiciones de transportar volúmenes considerables y por lo tanto no sería una limitante la transportación marítima, en el caso de implementación de servicios en el Puerto. Adicionalmente se puede decir que son las mismas navieras las que movilizan las exportaciones desde Puerto Bolívar.

**GRAFICO # 11: Principales Navieras Exportadoras por Puerto Bolívar (toneladas métricas)**



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Se puede observar que la mayoría de carga es la General, con volúmenes más altos en relación con la Contenerizada.

Marítima Global tiene rutas Rusia y Estados Unidos con frecuencia semanal, pero son rutas directas

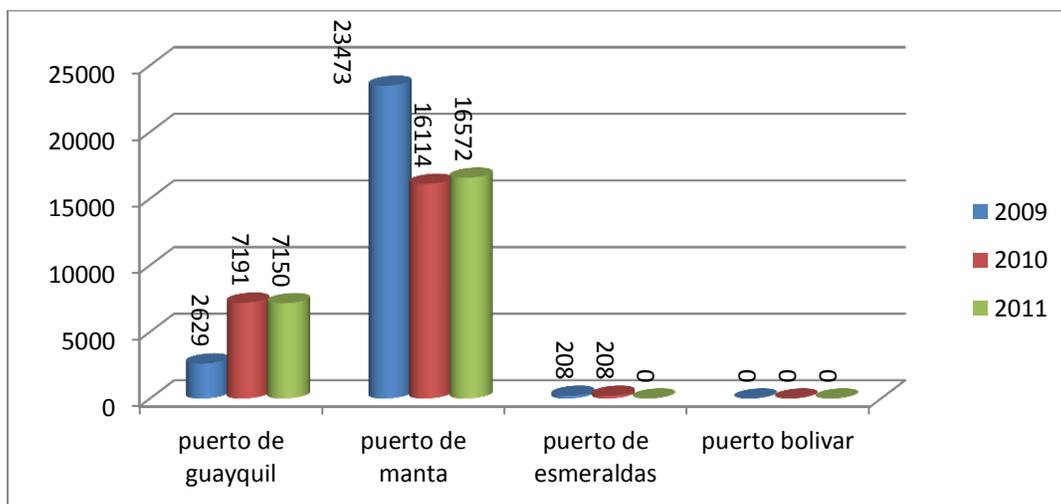
T.M.T. tiene rutas a Argelia con una frecuencia mensual, Balboa, Turquía, Libia con una frecuencia semanal.

Del Campo Shipping tiene frecuencias mensuales, a Serbia y Polonia (Gdansk).

Las navieras ofrecen el servicio de grúas para cargar y descargar la mercadería, puesto que el puerto no cuenta con las mismas en sus instalaciones. La mayoría de las navieras tienen rutas directas de puerto a puerto, no hacen escalas en otros puertos con excepción de T.M.T. que realiza escala en Guayaquil, Balboa y Panamá.

Las agencias navieras brinda el servicio de transportación de la mercadería, pero no la documentación necesaria para el manipuleo de la mercancía, por lo que cada naviera tiene agentes representantes, que son los que se encargan del cuidado, manipuleo y seguridad de los artículos que se trasladan de un lugar a otro.

### GRAFICO # 12: Ingreso de Pasajeros por Turismo por Puertos Nacionales.



Elaborado por: Renato González. Fuente: [www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Estadísticamente el Puerto de Manta, es el principal puerto turístico del Ecuador; con un ingreso de 59 naves durante los tres últimos años, con un flujo de pasajeros de: 56.159; factor determinante en el desarrollo de la Ciudad de Manta.

Al considerar que el turismo es una fuente importante de ingresos de divisas en el Ecuador y de acuerdo al cuadro estadístico; se observa que el movimiento turístico a través de Puerto Bolívar es inexistente; lo cual demuestra una falencia operacional, que puede ser corregida e implementada; adicionalmente, es necesario resaltar el hecho de que las zonas aledañas a Puerto Bolívar, tienen paisajes de belleza natural, que son dignos de ser promocionados turísticamente; razón por la cual, es un punto importante que se ha tomado en cuenta dentro de la propuesta del presente trabajo; el motivar la implementación de instalaciones modernas y adecuadas, que posean la capacidad de brindar un servicio específico y cómodo, con el objeto de incentivar el flujo turístico a nivel internacional.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Ministerio de Transporte y Obras Públicas. "Boletín Estadístico Portuario 2009".  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas. "Boletín Estadístico Portuario 2010".  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas. "Boletín Estadístico Portuario 2011".

## **Conclusión**

Al realizar un balance global de los diferentes datos estadísticos que se han presentado, se puede afirmar que Puerto Bolívar, es el segundo puerto Estatal, en cuanto a exportaciones generales se refiere; sin tomar en consideración los puertos que se dedican a la exportación de petróleo, tomado en cuenta que el mismo es considerado el principal rubro de exportaciones.

Podemos destacar el hecho de que ha mantenido a lo largo de los años un crecimiento constante, el mismo que es más evidente en los años 2009-2011 en cuanto a los volúmenes de exportación.

A Puerto Bolívar se lo califica como un puerto creado netamente para la exportación bananera; al ver desde un punto de vista objetivo, se puede decir que al ser un Puerto que está en capacidad de movilizar todo tipo de mercaderías y en volúmenes considerables, no se lo aprovecha adecuadamente, lo que conlleva una pérdida de oportunidades que se las pueden ofrecer a las Provincias del Austro y así convertirlo en el puerto principal, como un puente del comercio exterior, que además, contaría con la ventaja de realizar las transacciones en un tiempo más corto por las distancias y por ser un Puerto con menor frecuencias, podría brindar un servicio más ágil.

Por lo expuesto, se puede concluir, que es el punto determinante, a través del cual presento este trabajo; ya que, en vista de la cantidad de navieras que ingresan a Puerto Bolívar, con el fin transportar las exportaciones bananeras, se las podría aprovechar para movilizar las exportaciones e importaciones de las provincias del Austro-ecuatoriano, de manera especial a las provincia del Azuay; que tiene un crecimiento industrial considerable en los últimos años, con rubros tales como: línea blanca, cerámica, sombreros de paja toquilla, neumáticos, flores, lácteos, etc...

Y un tema muy importante que puedo analizar aquí es que el puerto no tiene la infraestructura para manejar carga al granel líquido y sólido, por lo que se podría decir que es un punto que se debe considerar para futuras implementaciones y así garantizar la denominación de Corredor Logístico.

## **CAPITULO III**

### **3. Diagnóstico de la logística de carga en el Puerto.**

En el presente capítulo, abordaré las principales ventajas y desventajas de utilizar las instalaciones de Puerto Bolívar, de acuerdo a la información recopilada de diferentes fuentes bibliográficas y a través de una profunda investigación sobre los factores naturales, que en la actualidad están presentes, tales como: aspectos naturales y geográficos que integran al puerto; organización administrativa; infraestructura individual de los muelles: capacidad, profundidad y extensión; todo ello, con el objeto de realizar un diagnóstico, de la realidad actual y hacer una evaluación acerca de las bondades, falencias y debilidades del Puerto; paralelamente investigaré la factibilidad de modernización, con el fin de motivar la explotación del mismo, para que éste, se transforme, en un lugar de embarque y desembarque de primer orden, para la atención del Austro ecuatoriano y norte peruano.

#### **3.1. Factores naturales y geográficos que integran el Puerto**

Los factores naturales y geográficos, que convergen en Puerto Bolívar, son:

- Posee el gran rompeolas y rompeviento natural que constituye la Isla de Jambelí; por lo que puede trabajar los 365 días del año, ya que no está sujeto al cambio de mareas.
- Se facilita la maniobrabilidad por el Estero Santa Rosa, por sus aguas calmadas y su amplia superficie.
- La topografía del área es baja y regular, con alturas inferiores a 5 metros sobre el nivel medio del mar.
- Tiene la ventaja de un Canal Natural de 9 kilómetros, para el ingreso de los buques.
- Las zonas de afluencia de la entidad comprende al área geográfica marítima, del Canal de Jambelí.
- Ubicación: Provincia de El Oro, borde este del Estero Santa Rosa, frente a la Isla Jambelí.
- Coordenadas geográficas: 03°15'55" latitud sur, 80°00'01" longitud oeste.
- Acceso marítimo: Desde la boya de mar, 4.5 millas náuticas hasta el Puerto.
- Está situado a tan solo 13 millas de las rutas de tráfico Internacional y a una distancia cercana al Canal de Panamá, puerto considerado como conector con el resto del mundo.
- Desde Puerto Bolívar se cubre más de doce destinos marítimos y su posición geográfica es ideal para el Comercio Internacional con países como: EE.UU; Alemania;

Rusia; Inglaterra; Italia; Chile; España; Bélgica, Canadá; Serbia; Monte Negro; Polonia y Siria.

- Profundidad oficial 10.5 m NMBS (nivel medio de bajamar de sicigia).
- El tiempo de acceso desde la ruta internacional de navegación, hasta la boya de mar es de: 3 horas con 45 minutos.
- La velocidad del viento varía entre 1.7 y 4.2 m/seg.
- La velocidad media de la corriente en el canal es de 1 nudo (0.5 m/seg).

En resumen, al contar con las ventajas naturales expuestas, se puede decir que es un Puerto que se lo puede implementar con una inversión relativamente menos costosa.<sup>31</sup>



Foto 1 extraída del Manual de Puerto Bolívar 2011 (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar)<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Ing. Carrasco Garcia, Arnaldo. "Vision de Futuro de autoridad portuaria de Puerto Bolívar"

<sup>32</sup> Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. "Manual del Puerto 2011".

### 3.2. Organización Administrativa del Puerto



Cuadro 1 elaborado por el Coordinador del Sig, Manual del Sistema Integrado de Gestión Puerto Bolívar pag. 09, 03-09-2013

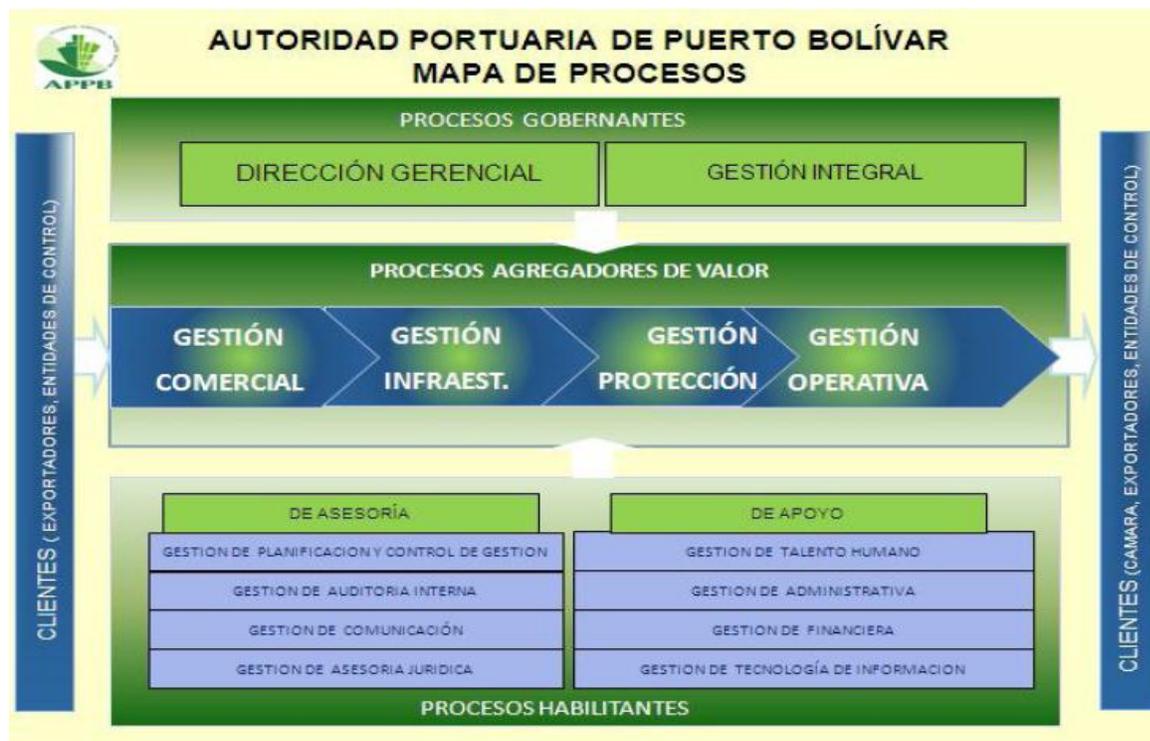
En el capítulo 1º, se ha mencionado que los procesos que se desenvuelven en el Puerto, funcionan relativamente como con un sistema militar, ya que los fuertes militares tienen que ser exactos; tomando en consideración que las actividades que se llevan a cabo en el mismo, deben ser precisas; caso contrario, un movimiento inadecuado o el tomar una mala decisión, pueden originar caos e inconvenientes, en desmedro del buen funcionamiento del Puerto.

De acuerdo al Organigrama Administrativo, se puede apreciar que para la buena organización de un puerto, su funcionamiento depende de un Directorio y un Gerente Operacional; por lo que el Gerente es el encargado de vigilar, las diferentes áreas administrativas, control de calidad, comercial, operativa infraestructura y protección; razón por la cual la eficiencia en el buen funcionamiento de un puerto, está sujeto a seguir distintos procesos de calidad, seguridad y un eficiente manejo de las mercancías, con el objeto de movilizarlas adecuadamente y brindar un servicio de calidad a los usuarios, tomando en consideración los requisitos que se deben seguir para el embarque y desembarque de mercaderías.

En Puerto Bolívar las labores varían considerablemente entre los días de la semana y de acuerdo a la entrevista realizada al Ingeniero Alex Salinas, Jefe de Operaciones del Puerto; en

los días correspondientes de miércoles a sábado, se necesita un mayor número de mano de obra, debido a la cantidad de frecuencias de buques; no así en los días comprendidos de domingo a martes, que disminuye considerablemente, por lo que se puede decir que la diferencia de personal en la semana es notoria; ya que la misma varía entre 100 a 1.500 personas.

### 3.3. Procesos gobernantes del puerto



Cuadro 2 elaborado por el Coordinador del Sig, Manual del Sistema Integrado de Gestión Puerto Bolívar pág. 10, 03-09-2012<sup>33</sup>

De acuerdo al cuadro número 2 el Mapa de Procesos, de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, está integrado por la Dirección Gerencial y Gestión Integral, que son los encargados de los Procesos Agregadores de Valor, quienes deben vigilar los Procesos Habilitantes de Asesoría y Apoyo, con el fin de ofrecer un servicio de calidad a:

- Clientes: Exportadores - Entidades de Control;
- Clientes: Cámara -Entidades de Control – Exportadores.

Se puede ver que en este cuadro no se nombra a los importadores, demostrando que las importaciones no tienen un aforo muy constante.

<sup>33</sup> Coordinador del SIG. "Manual del Sistema Integrado de Gestión Puerto Bolívar". Realizado: 3 de Septiembre 2012

### 3.4. Infraestructura

Puerto Bolívar, cuenta con 57.5 hectáreas de superficie y 8 hectáreas de reserva para ampliaciones o construcciones futuras.

La infraestructura consta de:

Un muelle de espigón, con las siguientes características:

- Un estructura con una losa y pilotes de hormigón armado.
- Dos frentes de atraque con una longitud de 130 metros y 30 metros de ancho, con una calado de 10.5 metros.



Foto 2 Capturada por Renato González Muelle de espigón

Un muelle marginal:

- Su estructura es de hormigón armado.
- Con una longitud de 365 metros por 25 metros de ancho y un calado de 10.5 metros.
- Permite el atraque simultáneo de dos buques de hasta 27.000 toneladas.



Foto 3 extraída del Manual de Puerto Bolívar 2011 (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar)<sup>34</sup>

Un muelle de cabotaje:

- Con una extensión de 60 metros y un calado de 7.5 metros.
- Construido especialmente para el servicio de turismo.

También consta con un quinto muelle en construcción que estará en funcionamiento en el transcurso del 2013.



Foto 4 Capturado por Renato González Quinto muelle en construcción

---

<sup>34</sup> Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. "Manual del Puerto 2011". Up Cit

El Quinto muelle en construcción, está programado para entrar en servicio próximamente. Con esta implementación Puerto Bolívar, estará en capacidad de embarque y desembarque de una mayor cantidad de buques, con lo que se aminoraría el tiempo de espera y consecuentemente podrá ofrecer un servicio más eficiente y rápido.

Área de almacenamiento:

- Cuenta con 27.104 metros cuadrados de bodegas y patios; para el servicio de almacenamiento de mercancías.
- 6 bodegas para carga en general, con un total de 10.152 metros cuadrados.
- 6 bodegas para el servicio de paletizado de banano, con un total de 14.592 metros cuadrados.
- 1 bodega con capacidad de 2.360 metros cuadrados, para gráneles.



Foto 5 Capturado por Renato González Bodega de paletizaje

Área de parqueaderos:

- Cuenta con parqueadero para vehículos pesados y parqueadero especial para bananeros, con un área de 50.318 metros cuadrados.
- Parqueadero para vehículos livianos, con una superficie de 1.530 metros cuadrados, en el área operativa.

- Parqueadero en el área administrativa y bancaria, de 2.290 metros cuadrados de superficie.
- El Puerto consta con patios de contenedores con 896 plugs o tomas corrientes para contenedores refrigerados.
- Tiene su propio generador de energía que genera 5.2 megas.
- Cuenta con el servicio adicional de dos entidades bancarias: Banco de Machala y Banco del Pacífico.
- Maniobralidad: Las maniobras en el Estero Santa Rosa son fáciles, ya que cuenta con aguas calmadas y una amplia superficie.

Esta localizado en la Provincia de El Oro al sur del país. Ubicado en medio de una rica región bananera y su principal actividad es la exportación de dicha fruta. Acceso por tierra: Conectado con carreteras de primer orden con Guayaquil 182 Km., con Cuenca, por Pasaje y Girón, 180 Km., con Loja 230 Km. y con Huaquillas 80 Km. Y de segundo orden con Zamora 300 Km. y con Macas 440 Km.



Mapa 1 extraído del Plan Binacional de desarrollo de la región Fronteriza<sup>35</sup>

Adicionalmente cuenta con un edificio asignado para la policía anti-narcótica, el mismo que consta de 1.600 metros de instalaciones, dotadas de servicio de escáner y perros adiestrados; con el fin de controlar que las mercancías que ingresan y salen de Puerto Bolívar no sean contaminadas con sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

<sup>35</sup> Plan Binario de Desarrollo de la Región Fronteriza. "Ventajas que ofrece Puerto Bolívar para el transporte y el comercio marítimo"



Foto 7 extraída del Manual de Puerto Bolívar 2011 (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar) Edificio anti-narcóticos

### 3.5. Superestructura

Puerto Bolívar carece de superestructuras propias, el servicio que presta a los usuarios es a través de tercerización, esto es: la contratación de empresas para que desarrollen **actividades especializadas u obras**, que cuenten con sus propios recursos financieros, técnicos o con materiales, sean responsables por los resultados de sus actividades **y sus trabajadores están bajo su exclusiva subordinación.**

La superestructura con una grúa destinada a la movilización interna de los contenedores.

Se encuentran en funcionamiento 3 básculas utilizadas para pesar toda la carga que ingresa o sale de las instalaciones portuarias, al servicio de sus clientes las 24 horas del día y 7 días de la semana para realizar el pesaje a toda mercadería de importación o exportación que ingresa vía marítima o sale vía terrestre.



Foto 8 Capturada por Renato González Báscula de pesaje

### **3.6. Desventajas de Puerto Bolívar**

La principal desventaja es el hecho de haber concebido al Puerto como un medio exclusivo de embarque de banano; lo que le hace dependiente de un solo producto que es susceptible a sufrir cambios imprevistos por distintas causas. Esto repercutiría en las actividades del Puerto; a su vez, el ser un Puerto hasta cierto punto monopolizado por la exportación de banano, ha frenado la integración de nuevas rutas, lo que limita las frecuencias de buques que podrían arribar al Puerto, transportando una variedad de productos; esto permitiría salir del estancamiento actual y emprender en un crecimiento constante, dado que, las oportunidad que ofrece Puerto Bolívar son múltiples y por lo tanto se las debe aprovechar.

En referencia a la superestructura que se ha manifestado anteriormente, se puede observar que prácticamente es inexistente; razón por la cual se tienen que contratar las herramientas indispensables para el funcionamiento y movilidad del Puerto; lo que ocasiona que puedan ingresar únicamente los buques que cuentan con grúas integradas.



Foto 9 Grúas de carga y descarga de mercadería. Capturada por Renato González.

Otro factor de desventaja, es que Puerto Bolívar no cuenta con operadores logísticos para Exportaciones e Importaciones, lo que repercute en la desmotivación por no contar con servicios adecuados para la utilización del Puerto, como puente de embarque y desembarque en transacciones internacionales, lo que a su vez, es un factor determinante en las actividades del Puerto y consecuentemente origina escasos ingresos, que es un punto determinante para la implementación del mismo.

La Provincia de El Oro, es esencialmente agrícola, por lo tanto las importaciones se marginan a un reducido número de productos para el agro; sus necesidades de materia prima para la industria, son relativamente escasas, lo que repercute en el movimiento del Puerto en cuanto a Importaciones se refiere.

La falta de explotación del turismo, en un país dolarizado significa el desatender una fuente importante de ingreso, la misma que con el pasar del tiempo va en incremento, y, si es que se ha mencionado las bellezas naturales de la Provincia de El Oro y las provincias Australes; pienso que son dignas de ser promocionadas a través de Puerto Bolívar; ya que incluso cuenta con la infraestructura necesaria, para el arribo de buques turísticos o cruceros.

Un dato muy importante que conlleva a que el Puerto no sea lo que se esperaba es que en los 25 años de existencia del puerto, solo en los últimos 6 años se ha empezado proyectos para la readecuación del puerto e implementación de servicios adicionales.

Los buques solo puede efectuar reparaciones menores en Puerto Bolívar con previa autorización del operador del puerto. Tienen que ser solo reparaciones de emergencia y que impidan continuar o efectuar el viaje. Los Capitanes deben tener en cuenta que no hay facilidades disponibles en tierra para dar soporte a los buques.

Por las razones expuestas, es necesario implementar la infraestructura necesaria y modernizar Puerto Bolívar, ello sería de gran ayuda para nuestro país, tanto para las exportaciones como para las importaciones; lo que es sumamente necesario es que el mismo brinde un buen servicio y posea la infraestructura necesaria para hacer del mencionado Puerto, una arteria principal para el desenvolvimiento eficaz del comercio internacional y, a través de una logística eficiente, de la región de Austro ecuatoriano.

### **3.7. Ventajas**

Puerto Bolívar ofrece múltiples ventajas, las principales que se pueden destacar son:

- Estar certificado bajo el Código Internacional de Seguridad PBIP (Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias) hasta el año 2013.
- En proceso de certificación a las Normas Internacionales ISO 9001(calidad) y 14001(ambiental).
- 620 metros de muelles para el atraque de 4 buques a la vez, y el atracadero N° 5 con 240 especializado en manejo de contenedores que estará operando en el 2013.
- Cuenta con amplios patios y bodegas para almacenar todo tipo de mercancías.
- Protección natural del oleaje por la isla Jambelí.
- Áreas de reserva para futuros proyectos.

#### **3.7.1. Ventajas Comparativas**

- Corto canal de acceso, 4.5 millas desde la boya de mar.
- Tarifas inferiores a las de otros puertos
- Es un atractivo para el comercio marítimo internacional porque se encuentra a solo 13 millas de las rutas del tráfico internacional, cerca del canal de Panamá que se conecta con el resto del mundo.
- Conectividad a ejes viales, intermodales y multimodales nacionales e internacionales.
- Nodo logístico en la cadena de suministros de origen a destino (Zona de Apoyo Logístico, Puertos Secos, Centros de distribución en las ciudades y aeropuertos.
- Aduana descongestionada.

Puerto Bolívar ha reducido los costos operacionales en sus transacciones, con el objeto de atraer un mayor número de usuarios, como todos sabemos un negocio siempre va a querer mejorar sus servicios, calidad y costos, como se manifestó lo dije anteriormente el puerto tiene mejores costos que todos los puertos nacionales, creando una ventaja competitiva muy conveniente para los usuarios.

### **3.8. Nuevos Proyectos Puerto Bolívar**

#### **3.8.1. Zona de Apoyo Logístico (ZAL).-**

El proyecto de la Zona de Apoyo Logístico para Puerto Bolívar, promueve el desarrollo portuario de las ZAL, lo que es necesario para dar valor agregado al comercio exterior, ésta zona de apoyo funciona en varios puertos de las naciones del mundo desarrollado.

Este proyecto para Puerto Bolívar será realizado en una superficie de 48 hectáreas, inmediatas al perímetro portuario; espacio se lo negoció entre la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) y el Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA), Zonas de Paletizado, oficinas del Servicio Nacional de Aduanas (SENAE), Servicio de Rentas Internas (SRI) y Banco Central Ecuador (BCE) con el fin de generar una ventanilla única para productos exportados.

#### **3.8.2. Contenerización del Banano**

El Proyecto anterior se sustenta además en el apoyo al proceso de Contenerización del banano, ya que se trata del segundo rubro productivo en importancia de Ecuador, después del petróleo.

Puerto Bolívar es un puerto especializado en la exportación de banano, es de más o menos el 94% de la carga exportable corresponde a esta fruta que incluye la producción de las provincias de Guayas, Los Ríos y zonas bajas de las provincias de Cañar y Azuay.

El proyecto apunta a formar centros de acopio en fincas colindantes, con el objeto de que la fruta entre en la cadena de frío, antes de las seis horas prescritas para el proceso evolutivo de maduración. Estos centros de acopio estarán ligados entre sí y cercanos a los cantones bananeros de Machala, Pasaje, El Guabo, Santa Rosa y Arenillas, para ingresar sin problema a los muelles de exportación.

### 3.8.3. Planta de Generación Eléctrica

El Ecuador posee gas natural, explotado actualmente como combustible para la generación eléctrica que alimenta el interconectado nacional y genera (63 MW). Puerto Bolívar necesita incrementar la capacidad eléctrica para ofrecer un buen servicio, para el servicio de carga contenerizada de exportación; por lo que se encuentra a la expectativa del proyecto de construcción de una planta de generación de energía de 20 megavatios, ya que, la energía que se genere, servirá exclusivamente para el desarrollo portuario.

Este proyecto energético estará en capacidad de proveer de energía eléctrica a la carga refrigerada de contenedores de banano, mangos, piñas, papayas, mariscos que son exportados.

### 3.8.4. Dique Seco

Por ahora Puerto Bolívar no dispone de una infraestructura de un dique seco, que es una plataforma donde se reparan los buques que necesitan revisión mecánica al llegar a su destino; por lo que, los barcos que anclan en el Puerto, están obligados a requerir de esos servicios en el país vecino: Perú.<sup>36</sup>



Foto 10 extraída del Manual de Puerto Bolívar 2011 (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar) Dique Seco

<sup>36</sup> Entrevista: Ing. Alex Salinas. Jefe de Operaciones. Telf: 0985030811. 15 de Febrero del 2013.

## **Conclusión**

Tomando en consideración el estudio y análisis que se ha realizado, con datos históricos que permiten un diagnóstico de la logística portuaria de Puerto Bolívar; así como, los Factores Naturales que permiten la navegación de buques y embarcaciones con fluidez, lo que a su vez facilitan a las operaciones del puerto y si bien cuenta con una infraestructura y superestructura, éstas no son las adecuadas, ya que no cuentan con una tecnología de punta; tan es así, que no están en la capacidad de brindar un servicio tan elemental como es el de tener un dique seco, para reparación o mantenimiento de los buques, los mismos que se ven en la necesidad de acudir a puertos como los de Perú, para solucionar problemas mecánicos, siendo esto uno de los factores principales para la integración a rutas internacionales.

Es importante resaltar que Puerto Bolívar, tiene un sistema organizativo, directivo y operacional, que a pesar de no contar con los medios de tecnología avanzados, ofrecen un servicio de calidad al usuario.

Si se toma en consideración las ventajas y desventajas existente en Puerto Bolívar, se justifica el proyecto de adecuación del puerto, ya que con la instauración de instalaciones modernas Puerto Bolívar, estaría en la capacidad de ofrecer a los usuarios del Austro ecuatoriano, ventajas importantes como son:

En la actualidad se está construyendo un quinto muelle, que entrará en servicio en los próximos meses.

Para concluir, de acuerdo a lo expuesto, se puede asegurar, que Puerto Bolívar cuenta con las condiciones necesarias para iniciar un proceso de modernización, que permita iniciar un proyecto de implementación, modernización y con un desarrollo sustentable, para incrementar el número de usuarios para el Comercio Exterior con una mayor variedad de productos y servicios; terminando con la particularidad de ser un Puerto exclusivamente bananero.

## **CAPITULO IV**

### **4. Formulación de Soluciones para Beneficiar a los Sectores Relacionados con Puerto Bolívar**

En este capítulo se proponen alternativas concretas para que sean consideradas para su implementación en Puerto Bolívar y le otorguen la característica de puerto de primer orden. Para esto, se tomará en cuenta factores como: a) una infraestructura técnica, dotada de las características necesarias para el desembarque y embarque de mercancías; b) una superestructura moderna concebida con una logística que permita un desenvolvimiento operacional sincronizado; c) una red de tele-comunicaciones de última avanzada; d) personal especializado en las diferentes ramas, con el objeto de brindar al usuario, un servicio de punta, que permita una competitividad sustentable, lo que consecuentemente justificaría la inversión realizada en su implementación.

Se ha tomado en consideración como factor determinante la viabilidad marítima natural que tiene el Puerto, lo que permite el acceso fluido de embarcaciones y la viabilidad terrestre de primer orden con la que cuenta en la actualidad.

El resultado de las investigaciones realizadas en Puerto Bolívar determina que es prioritaria la implementación de varios servicios que contribuirían a su crecimiento y progreso, sin embargo es necesario eliminar las falencias existentes y sustituirlas por mejoras orientadas a brindar un servicio multidireccional en todas las áreas de exportación e importación de mercaderías y el sector turístico.

Como se ha citado anteriormente, la infraestructura del Puerto está en condiciones de recibir un volumen considerable de productos de exportaciones e importaciones, ya que cuenta con cinco muelles, aptos para el atraque de buques de 10 metros de calado. Actualmente se está realizando un dragado, con el fin de permitir el ingreso de buques de 12, 5 metros de calado; adicionalmente Puerto Bolívar, cuenta con una extensión considerable de terreno adyacente, lo que permitiría ampliar sus instalaciones en el futuro.

Es necesario mencionar que el Puerto carece de un Dique Seco y del personal capacitado para el mantenimiento de los buques que arriban al mismo; servicio que es de suma importancia para aquellos usuarios que necesitan reparaciones o mantenimiento de sus embarcaciones; razón por la cual, se ven en la necesidad de acudir a otros puertos para solucionar los

problemas; por lo tanto es indispensable la construcción de un Dique Seco, con personal capacitado, que permita ofrecer un servicio de primera necesidad a los usuarios.

Otro punto digno de mención es que Puerto Bolívar, no cuenta con una infraestructura para Granel Líquido y Granel Sólido; motivo por el cual no se puede importar o exportar los productos que necesitan de este tipo de bodegas específicas; por lo tanto, se debe tener presente en la implementación de infraestructura (maquinaria y espacios) que permitan manejar este tipo de cargas.

En relación a la superestructura, -de acuerdo a lo observado en la visita a Puerto Bolívar-, se puede manifestar que es inexistente, por cuanto, la única grúa que presta servicio en el puerto es tercerizada y se la utiliza exclusivamente para la movilización de la mercancías del patio del puerto, hacia los camiones; razón por la cual, los buques que anclan en Puerto Bolívar tienen que tener sus propias grúas, lo que limita al tipo de embarcaciones que pueden anclar en el puerto, por ello es indispensable, implementarlo con las gruas necesarias, para ofrecer al usuario este servicio, consecuentemente los desembarques o embarques no estarán sujetos a cierto tipo de buques que están implementados con grúas propias.

Al referirme a la viabilidad marítima y de acuerdo a lo citado en el capítulo anterior, Puerto Bolívar tiene la característica especial de ser un puerto natural; ya que posee un rompeolas original, que es la Isla de Jambelí; característica que permite trabajar en el Puerto, de manera interrumpida durante los 365 días del año, además, un tiene un canal contiguo de 9 kilómetros, que permite el ingreso de buques de hasta 10 metros de calado. En la actualidad se está realizando un dragado, con el objeto de permitir el ingreso de buques de hasta 12,5 metros de calado; todo ello se ha orientado hacia el sector exportador-importador; sin embargo, en lo referente a las características y bellezas naturales propias del puerto, es importante resaltar el hecho de que las mismas deben ser explotadas por el sector turístico, ya que prácticamente son inexistentes en el puerto; por lo que, hay que tomarlas en consideración y realizar la implementación necesaria para la motivación turística a través de Puerto Bolívar.

Otra característica de Puerto Bolívar que es digna de mencionarla, es su cercanía al Canal de Panamá, el mismo que está considerado como un puerto conector y de enlace con el mundo, por su ubicación estratégica, situación que podría ser utilizada, en todos los rubros que se desplegarían con una implementación adecuada de Puerto Bolívar.

En cuanto a las vías de acceso terrestre, como se ha citado anteriormente, Puerto Bolívar cuenta con vías de primer orden, que lo conectan con varias provincias ecuatorianas como son: la Provincia del Oro, el Austro ecuatoriano, la Provincia del Guayas, etc.

En lo referente al sistema de comunicaciones, hay que tomar en cuenta que en la actualidad cambia continuamente y, al tratarse de un puerto, que es el conector con diferentes puntos del planeta, lo ideal sería que en cuanto a comunicaciones se refiere, se tenga un constante seguimiento de los avances tecnológicos y se los implemente de manera sostenida, con el objeto de ofrecer al usuario, un seguimiento adecuado de las mercancías que se trasladan de un lugar a otro; trátense éstas de productos tanto de importaciones como de exportaciones.

Las prestaciones que hoy en día ofrece Puerto Bolívar, están direccionadas en un porcentaje muy elevado hacia el sector bananero, que si bien es un rubro muy importante para el Puerto, sin embargo, no justifica el hecho de que se hayan descuidado otros rubros que pueden ser muy significativos, más aun si se toma en consideración que se trata de un puerto que tiene varias ventajas naturales, que deben ser explotadas adecuadamente, sin embargo se observa que las mismas están hasta cierto punto desperdiciadas, por cuanto no se las ha aprovechado de manera adecuada, ello repercute consecuentemente en el desmedro de la verdadera importancia que tiene Puerto Bolívar; razón por la cual es necesario insistir una vez más en la necesidad de implementar las instalaciones del puerto, con el fin de utilizarlo de manera más proporcionada, con el objetivo de que sus actividades vayan orientadas a través de nuevos servicios y hacia otros sectores adicionales, que evidencien la verdadera valía del Puerto.

El análisis pormenorizado de todo este contexto, fue lo que motivó y originó el realizar el presente trabajo, el mismo que va encausado a demostrar la posibilidad de que, a través de una previa implementación técnica, organizativa y operacional de Puerto Bolívar, éste pueda a su vez ofrecer un servicio competitivo y eficiente; con el fin de promoverlo de manera profesional a través de Operadores Logísticos, promoción que estaría enfocada hacia diferentes usuarios y en todos los ámbitos relacionados con las exportaciones e importaciones, así como, con el sector turístico. Para el mismo se realizó unas encuestas a diferentes empresarios de la provincia de El Oro y Azuay

Al preguntar a los empresarios si es que ha utilizado Puerto Bolívar para el transporte marítimo de mercadería, la gran mayoría de los encuestados contestaron que no lo han utilizado, demostrando anteriormente que el puerto no está siendo ofrecido a posibles usuarios, y una razón muy importante es la falta de rutas como ya lo mencione anteriormente.

### ¿Ha utilizado Puerto Bolívar?

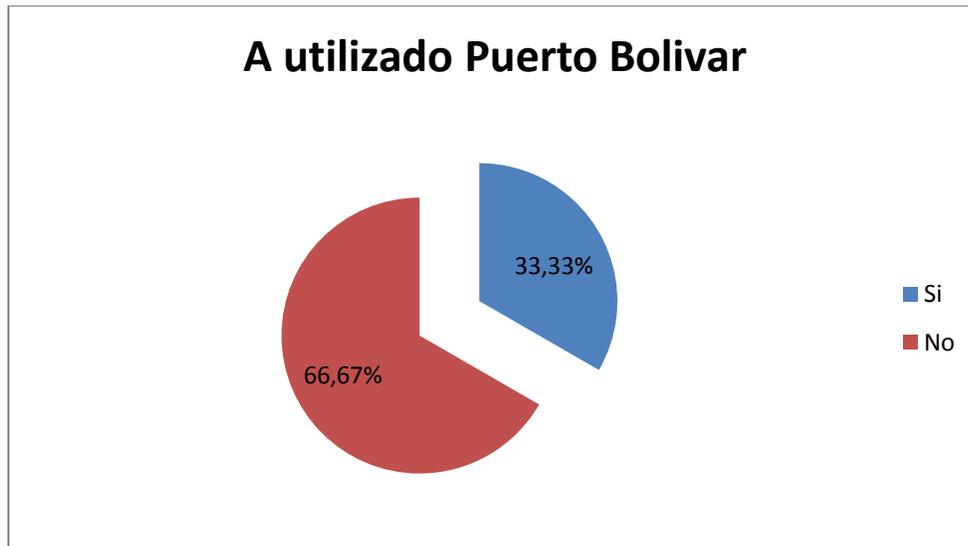


GRAFICO #13: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

Con el trabajo de campo realizado puedo motivar a que Puerto Bolívar podría ser un proyecto que favorecería a muchos, dejando de lado lo económico, este proyecto podría ayudar a agilizar el comercio internacional, incrementando rutas y frecuencias, descongestionando puerto de Guayaquil para que pueda mejorar sus servicios, ya que la mayoría de usuarios tienen problemas con las demoras en la salida de mercadería, dando un aporte tanto a usuarios como a administradores de los puertos en general.

El sondeo se lo realizó con el objeto de evaluar la factibilidad del proyecto presentado en este trabajo, esto es: sugerir la implementación de servicios que permitan considerar a Puerto Bolívar como un Corredor Logístico de Primer Orden del Austro ecuatoriano; tomando la infraestructura necesaria. En cuanto a la superestructuras, si bien es cierto que cuenta con construcciones operacionales, carecen del equipamiento adecuado y las escasas rutas con las que cuenta el puerto ocasionan las pocas frecuencias de buques; otro punto negativo, es la lentitud del sistema aduanero de Puerto Bolívar, como punto determinante para la utilización de Puerto Bolívar, el desconocimiento del puerto como tal, debido a la falta de información y publicidad.

### ¿Por qué no utiliza Puerto Bolívar?

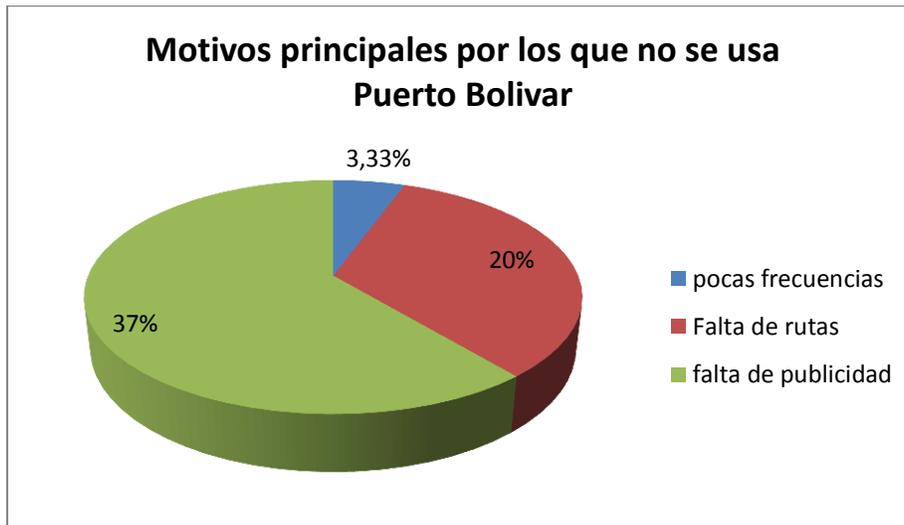


GRAFICO #14: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

De igual manera, nos referimos al sondeo realizado en el sentido de por qué se tiene preferencia por el Puerto de Guayaquil o por Puerto Bolívar; las respuestas fueron en el sentido de que se utiliza el Puerto de Guayaquil debido a la cantidad de rutas que tiene el mismo, lo que permite tener el contacto necesario con los diferentes puertos del mundo; así como, por la prestación de servicios, que si bien son relativamente ágiles, pero que por el alto tráfico que soporta el puerto, no están dentro de las exigencias de los usuarios, razón por la cual es el cuestionamiento unánime de todos ellos el congestionamiento excesivo que tiene el Puerto de Guayaquil.

### ¿Cuáles son las razones por las cuales usted utiliza Puerto de Guayaquil?

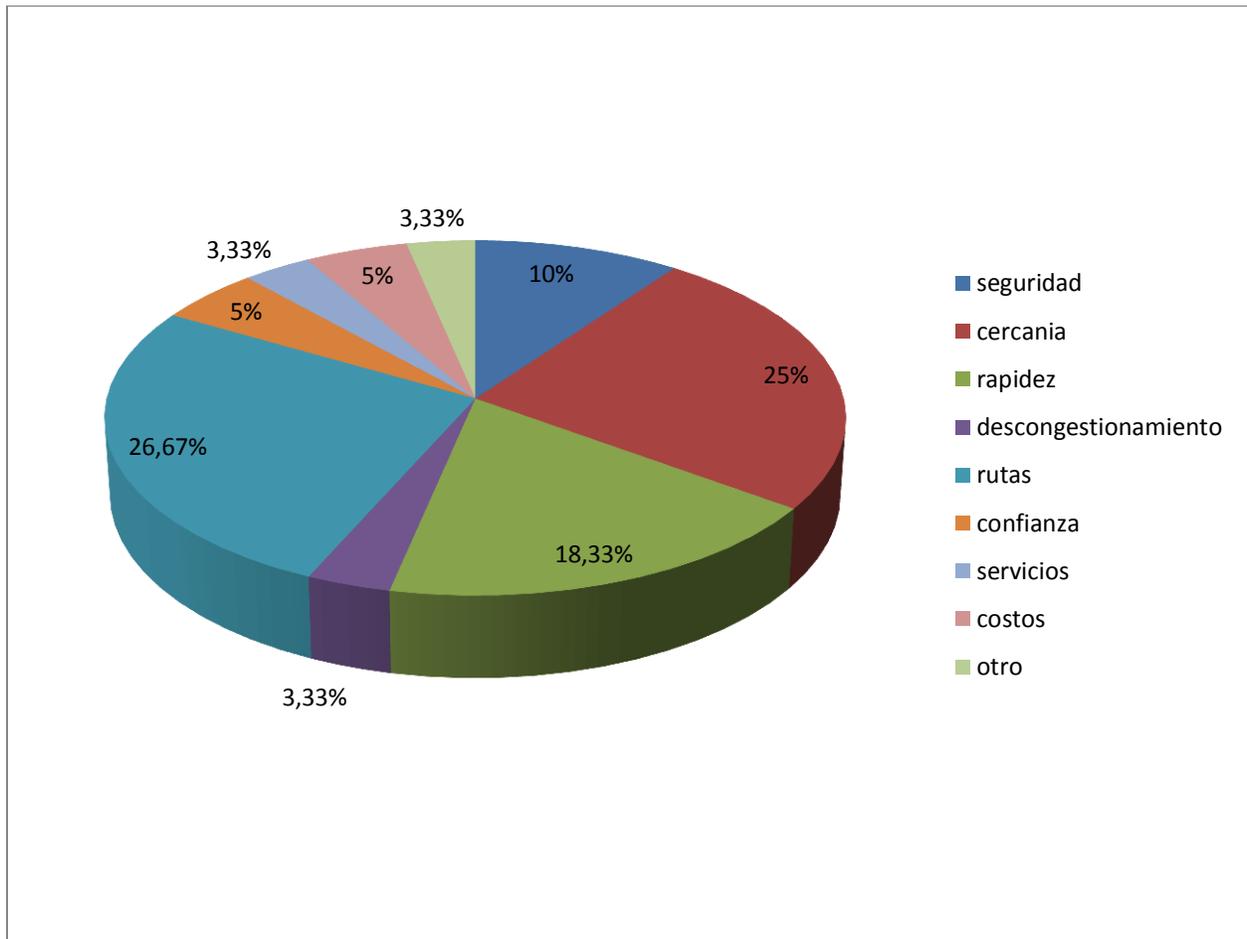


GRAFICO #15: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

La administración de Puerto Bolívar debe tener muy en cuentas las distintas características por las cuales se utiliza el puerto, puesto que es necesario brindar a los usuarios todas las exigencias que ellos requieran, para que el puerto pueda consolidarse como un Corredor Logístico para el Austro ecuatoriano

De acuerdo con las encuestas realizadas en la Provincias de El Oro, los usuarios entrevistados, manifiestan que utilizan los servicios de Puerto Bolívar, para la exportación de banano y frutas tropicales en un 80% por Puerto Bolívar y el 20%, lo hacen a través del Puerto de Guayaquil; a su vez, al realizar la encuesta a los usuarios de la Provincia del Azuay, los empresarios consultados manifestaron que utilizaban el Puerto de Guayaquil.

### ¿Qué puerto Utiliza actualmente?

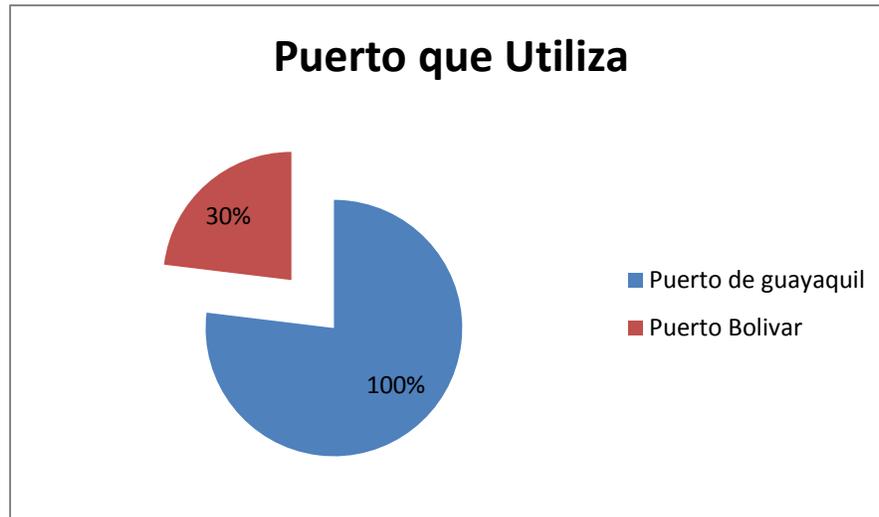


GRAFICO #16: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

Con el fin de obtener datos acerca del servicio que ofrece Puerto Bolívar se realizó una encuesta con este objeto, dando por resultado que un buen número de entrevistados dice que los servicios de Puerto Bolívar son buenos dejando claro que ningún entrevistados que utiliza o ha utilizado el puerto, aseguro que el puerto brinde servicios regulares o malos.

### ¿Calidad de Servicios de Puerto Bolívar? Muy Bueno, Bueno, Regular, Malo

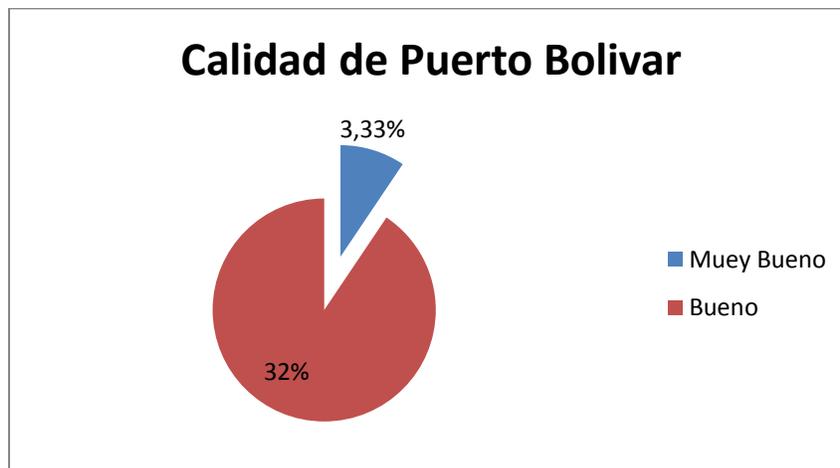


GRAFICO #17: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

Al ser consultados que si utilizarían los servicios de Puerto Bolívar, si es que se procede a la implementación del mismo, la mayoría de los empresarios contestaron que sí lo utilizarían. Dejando muy claro que a la mayoría de empresarios y usuarios de los puertos, les interesa tener más opciones al momento de importar y exportar mercadería. La mayoría de los empresarios dicen que mientras exista una buena propuesta, sería muy conveniente trabajar mediante el puerto.

### Si Puerto Bolívar mejoraría sus servicios, ¿utilizaría el puerto?

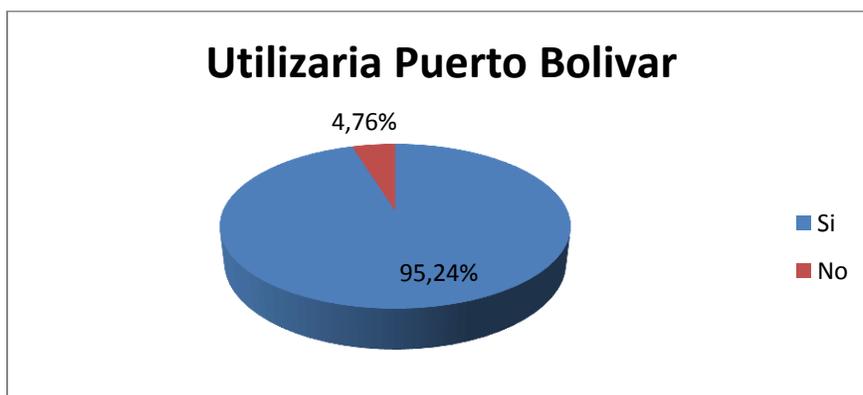


GRAFICO #18: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

En el sondeo realizado acerca de que a través de Puerto Bolívar, se maneje todo tipo de mercaderías; la respuesta de la mayoría de entrevistados fue afirmativa, la misma que está representada en el siguiente gráfico:

### ¿Desearía tener un Puerto para manejar todo tipo de mercadería?

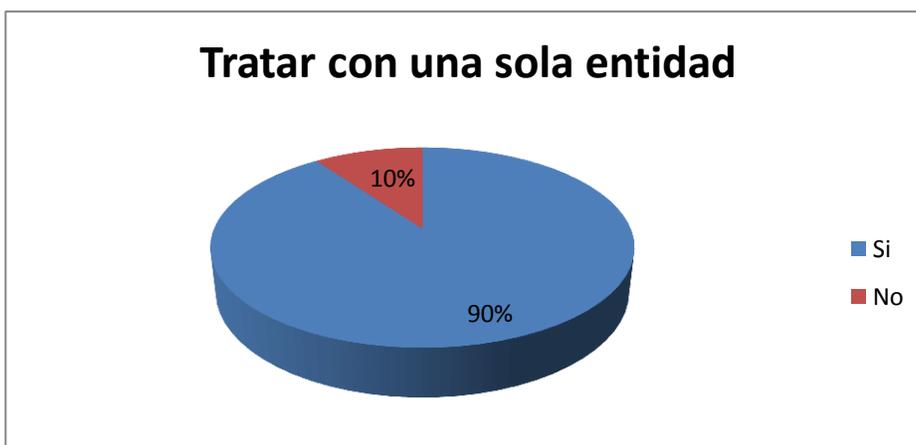


GRAFICO #19: Elaborado por: Renato González, fuente: Encuesta realizada a empresarios Azuayos y Orenses

Esta encuesta se realizó con el motivo de unificar a los puertos, ya que en Guayaquil existen algunos puertos dentro de la autoridad portuaria, generando un malestar a los usuarios puesto que tiene que tratar con diferentes entidades dependiendo el tipo de carga que este trasladando; Puerto Bolívar tiene proyectos de infraestructura para manejar todo tipo de carga por la misma entidad portuaria. Esto generaría mayor agilidad al momento de realizar tanto trámites como manipuleo de la carga.

## **Conclusión**

Al hacer un razonamiento analítico e investigativo de las encuestas realizadas, se puede deducir, que el presente estudio, es un proyecto viable digno de ser considerado, ya que el mismo está orientado, hacia un mejoramiento del Comercio Exterior; fundamentado en el hecho de que el congestionamiento del Puerto de Guayaquil va en perjuicio de importadores y exportadores, y, al tomar en consideración, las características naturales, geográficas y potenciales de Puerto Bolívar, se puede afirmar que al implementar los servicios en el Puerto, se lo podría considerar como Corredor Logístico del Austro.

Se debe tomar en cuenta, que se trata de una obra necesaria para el mejoramiento del Comercio Exterior; ya que ello contribuiría a evitar demoras por el mencionado congestionamiento del Puerto de Guayaquil y se podría brindar a los empresarios un servicio eficiente, ágil y seguro; para lo que se hace necesario, dotarlo de tecnología adecuada, la misma que incluye redes de comunicaciones y, específicamente el personal capacitado, que se encargue de publicitarlo de manera adecuada a nivel Internacional en conexión con Corredores Logísticos calificados, que ofrezcan seguridad y confianza.

## CONCLUSIONES

Se ha promocionado en el presente trabajo a Puerto Bolívar, como un lugar destacado, por sus características naturales y geográficas; al que se lo puede implementar con una tecnología de avanzada, en todo en cuanto se refiere a infraestructura, superestructuras y comunicaciones, que deberán ser consideradas, por un cuerpo de profesionales expertos, con lo que se podría ofrecer un servicio eficiente, que cuente con todas las exigencias del Comercio Internacional, que lo califiquen como un Corredor Logístico de primer orden, capaz de ofrecer servicio, calidad, seguridad y agilidad, acordes a los más altos estándares internacionales y a las necesidades de la Cámara de Comercio Internacional -CCI- que es la encargada de crear, regular y estandarizar de los Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS), que definen, determinan y reglamentan los procesos que amparan las transacciones y contratos de compra-venta en el mundo.

Es importante resaltar que las actividades de un Corredor Logístico, forman parte de la Cadena de Suministro, que es la que se encarga de enlazar los distintos eslabones, destinados a aglutinar las diferentes actividades empresariales y de personas, a través de una organización Técnica, desde el lugar de origen, hasta su comercialización, lo que conlleva como su nombre lo indica, el tener una logística apropiada con atención a todos los factores.

El estudio ha sido realizado a través de datos estadísticos de los años 2009, 2010 y 2011, y a un estudio de campo, los mismos que proporcionan una idea concreta acerca del funcionamiento y dinámica de Puerto Bolívar teniendo como resultado una premisa de que el puerto solamente presta servicios de exportación de banano, la razón por la cual, se comenta que el Puerto sirve, esencialmente para el servicio de la exportación bananera.

Al analizar las ventajas y desventajas que se han mencionado en base a distintas fuentes bibliográficas y por medio de una investigación a importadores y exportadores, se ha desarrollado un diagnóstico de la realidad actual de Puerto Bolívar, y se lo ha comparado con los requerimientos que un corredor logístico debe poseer, teniendo como consecuencia que se debería fortalecer los siguientes aspectos: Infraestructura, Superestructura, Red de Telecomunicaciones, Personal especializado en las diferentes áreas y Operadores Logísticos, con el objeto de convertirlo en un Corredor Logístico de Primer Orden, para el servicio del sector productivo y comercial y consecuente del AUSTRO-ECUATORIANO

En conclusión, puedo afirmar que es una propuesta viable, la misma que demanda el interés del Gobierno Central para llevar a cabo su ejecución, tomando en consideración la importancia que ello significaría para el desarrollo del Comercio Exterior, al poder ofrecer un servicio eficiente a los usuarios, lo que consecuentemente contribuiría de manera importante el desarrollo de las Provincias Australes y de el país en general.

Finalmente, existe el interés de que Puerto Bolívar maneje todo tipo de mercaderías, que sirva de descongestionamiento que el manejo de carga sea ágil y eficaz en el embarque y desembarque de mercaderías y adicionalmente, sea un Puerto que permita la explotación turística, lo que repercutiría en beneficio de El Oro y las Provincias del sur del país.

## RECOMENDACIONES

Puntos importantes que se deben tomar en cuenta para llevar a cabo la implementación de Puerto Bolívar, con el fin de darle la categoría de Corredor Logístico de primer orden, como se lo ha planteado en el presente proyecto:

Un primer punto sería el de Implementar una logística que incluya: tecnología de avanzada, con el fin de ofrecer un servicio de calidad, agilidad y seguridad; que invite a los prominentes usuarios a realizar sus operaciones a través del Puerto; para lo cual es necesario, emprender un estudio profesional y analítico del actual funcionamiento de Puerto Bolívar; con el objeto de conocer la realidad existente y la logística actual con la que se manejan las operaciones del Puerto.

Otra situación digna de tomarse en cuenta, es la incrementación de nuevas rutas, orientadas hacia el contacto con puntos estratégicos relacionados con el comercio internacional; tomando en consideración, que es un factor determinante, para la exportación e importación de diferentes variedades de mercaderías, lo que define y condiciona a un Corredor Logístico, con lo que se rompería, la dependencia de orientar sus servicios de manera direccional hacia la exportación bananera.

Realizar un sondeo de factibilidad acerca de la implementación de importaciones y exportaciones; tendientes al manejo de diferentes mercancías a través de un mismo puerto; para lo que se hace necesario, la modernización de Puerto Bolívar, con el fin de que cumpla, con todos los requisitos y estándares de la **CCI** (Cámara de Comercio Internacional).

Efectuar un estudio detallado de la realidad portuaria, del Puerto de Guayaquil, con el fin de encaminar la implementación de Puerto Bolívar, hacia el descongestionamiento del arribo de mercaderías en el mencionado puerto; con ello se podría ofrecer un servicio eficiente y ágil, al comercio internacional.

Por último, efectuar una investigación pormenorizada de la realidad turística del Austro ecuatoriano; con la finalidad de tener una idea concreta, del motivo por lo cual, no se utiliza Puerto Bolívar, como un puerto de enlace para la explotación turística, y, encaminar una implementación adecuada, para promover la explotación del turismo, como una fuente importante de ingresos, la misma que en la actualidad no existe.

## REFERENCIAS

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. *“Manual del Puerto 2011”*. *Up Cit*

AVANCE. *“Puerto Bolívar, una ventana hacia horizontes del mundo”*. Publicado: Marzo de 2011. Cuenca- Ecuador. <http://www.revistavance.com/reportajes-marzo-2011/puerto-bolivar-una-ventana-hacia-horizontes-del-mundo.html> (Consulta: 3 de Febrero de 2013)

BORREGO ZABALA, Bartolomé. *“Los INCOTERMS 2010 que todo profesional del Comercio Internacional debe conocer y utilizar”*. Publicado: 6 de Abril 2011. <http://bartolomeborrego.wordpress.com/2011/04/06/los-incoterms-2010-que-todo-profesional-del-comercio-internacional-debe-conocer-y-utilizar> [consulta: 20 de Enero 2013]

BORREGO ZABALA, Bartolomé. *“Los INCOTERMS 2010 que todo profesional del Comercio Internacional debe conocer y utilizar”*. Pag: 32 Publicado: 6 de Abril 2011. <http://bartolomeborrego.wordpress.com/2011/04/06/los-incoterms-2010-que-todo-profesional-del-comercio-internacional-debe-conocer-y-utilizar> [consulta: 19 de Enero 2013]

BORREGO ZABALA, Bartolomé. *“Los INCOTERMS 2010 que todo profesional del Comercio Internacional debe conocer y utilizar”*. Pag: 38 Publicado: 6 de Abril 2011. <http://bartolomeborrego.wordpress.com/2011/04/06/los-incoterms-2010-que-todo-profesional-del-comercio-internacional-debe-conocer-y-utilizar> [consulta 20 de Enero 2013]

BUSTAMANTE, Julio. SAAVEDRA GALLO, Jessenia. BAILON, Sussy. *“Análisis del Transporte de el Corredor Logístico Manta- Manaos”*. Director: Ing. Washington Martínez. Escuela Superior Politécnica del Litoral. Facultad de Economía y Negocios. Guayaquil, Ecuador. [www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/Documento.d...](http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/Documento.d...) [consulta:10 de Enero 2013]

BUSTAMANTE, Julio. SAAVEDRA GALLO, Jessenia. BAILON, Sussy. *“Análisis del Transporte de el Corredor Logístico Manta- Manaos”*. Director: Ing. Washington Martínez. Escuela Superior Politécnica del Litoral. Facultad de Economía y Negocios. Guayaquil,

Ecuador. [www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/Documento.d...](http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/Documento.d...)  
[consulta:10 de Enero 2013]

BUSTAMANTE, Julio. SAAVEDRA GALLO, Jessenia. BAILON, Sussy. *“Análisis del Transporte de el Corredor Logístico Manta- Manaos”*. Director: Ing. Washington Martínez. Escuela Superior Politécnica del Litoral. Facultad de Economía y Negocios. Guayaquil, Ecuador. [www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/Documento.d...](http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7717/1/Documento.d...)  
[consulta:15 de Enero 2013]

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL..INCOTERM® 2010.” *Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*”. <http://www.iccspain.org/fixers/Portada%20Incoterms%202010.pdf> [consulta: 19 de Enero de 2013]

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL. “INCOTERM® 2010. *“Reglas de intercambio para un mundo en mayor conexión”*” <http://www.iccmex.mx/incoterms.php> [consulta: 25 de Enero 2013]

Coordinador del SIG. *“Manual del Sistema Integrado de Gestión Puerto Bolívar”*. Realizado: 3 de Septiembre 2012

Ec. DONOSO P. Fernando, *Logística Internacional, Importancia del Transporte Marítimo<sup>a</sup>*. Septiembre 21, 2011 <http://www.slideshare.net/amchamguayaquil/logistica-internacional-importancia-transporte-maritimo> [consulta: 28 de Enero 2013]

EL NUEVO EMPRESARIO. *“Ecuador: La exportación de banano aumenta; productores esperan que aranceles disminuyan.”* Publicado: 24 de Enero de 2011. [http://elnuevoempresario.com/inversiones\\_55799\\_ecuador-la-exportacion-de-banano-aumenta-productores-esperan-que-aranceles-disminuyan.php](http://elnuevoempresario.com/inversiones_55799_ecuador-la-exportacion-de-banano-aumenta-productores-esperan-que-aranceles-disminuyan.php) (consulta:11 de Marzo de 2013 )

ELIZAL DE RUBIATO, Jose Maria. *“Desarrollo de corredores de Transporte: logística y facilitación del comercio en el ámbito nacional y regional”*. En: Seminario Logística y Facilidades del Comercio y Transporte. Lima, Perú. 14 y 15 de Noviembre de 2005 [https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:IV1\\_iohEDAYJ:www.mtc.gob.pe/portal/home/ponencias/13\\_UNCTAD\\_Desarrollo\\_de\\_corredores.pdf+que+es+un+corredor+logistico&hl=es-419&gl=ec&pid=bl&srcid=ADGEESj0Y7UKEKcdlsAYVJBKcADvxlrQZHvz8UvPb3f4pzVTJCCpFfRN4d7cb3XU\\_wO2PPEw2TChFT-\\_\\_03eae2CtlyYOWxklr4L3N1tehKpzuxg8LSxEFUx3sy14KJkDqn8fMsgMZEI&sig=AHIEtbQcxMMQPaAShQ8DSIZKSIT4fjWfMQ](https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:IV1_iohEDAYJ:www.mtc.gob.pe/portal/home/ponencias/13_UNCTAD_Desarrollo_de_corredores.pdf+que+es+un+corredor+logistico&hl=es-419&gl=ec&pid=bl&srcid=ADGEESj0Y7UKEKcdlsAYVJBKcADvxlrQZHvz8UvPb3f4pzVTJCCpFfRN4d7cb3XU_wO2PPEw2TChFT-__03eae2CtlyYOWxklr4L3N1tehKpzuxg8LSxEFUx3sy14KJkDqn8fMsgMZEI&sig=AHIEtbQcxMMQPaAShQ8DSIZKSIT4fjWfMQ) [consulta:10 de Enero 2013]

Encuestas realizadas a empresarios del Azuay y El Oro

Entrevista: Ing. Alex Salinas. Jefe de Operaciones. Telf: 0985030811. 15 de Febrero del 2013.

EXPRESO. *“Bananeros al borde del caos y exportadores bajan los cupos”*. Publicado: 19 de Diciembre de 2011. [http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota\\_print.aspx?idArt=2820167&tipo=2](http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota_print.aspx?idArt=2820167&tipo=2) (consulta:11 de Marzo de 2013)

Ing. Carrasco García, Arnaldo. *“Visión de Futuro de autoridad portuaria de Puerto Bolívar”* [http://www.ipen.org.br/downloads/XIX/CT5\\_PUERTOS\\_Y\\_OBRAS\\_PORTUARIAS/Arnaldo%20Carrasco.pdf](http://www.ipen.org.br/downloads/XIX/CT5_PUERTOS_Y_OBRAS_PORTUARIAS/Arnaldo%20Carrasco.pdf) (consultado: 10 de Febrero 2013)

Ing. HIGUERA, Edgar. *“Planeación de Infraestructura en Función de Corredores Logísticos”*. En: Taller, El Futuro de América del Sur: Construyendo la visión estratégica de la integración física suramericana. Colombia. 7 de Julio de 2005. [www.dnp.gob.co/PORTALS/0/archivos/documentos/DIES/.../7.PDF](http://www.dnp.gob.co/PORTALS/0/archivos/documentos/DIES/.../7.PDF) [consulta:12 de Enero 2013]

ING. MERCADO HOYOS, Luis. “*Logística Inversa*”.  
[http://www.unicordoba.edu.co/revistas/vieja\\_industrialaldia/documentos/ed.1/logistica\\_inversa.pdf](http://www.unicordoba.edu.co/revistas/vieja_industrialaldia/documentos/ed.1/logistica_inversa.pdf) [consulta: 22 de Enero 2013]

“*Logística*”. Publicado: 24 de Mayo de 2011.  
<http://taniajulieth094.blogspot.com/2011/05/transporte-multimodal-1.html> [consulta: 26 de Enero 2013]

“*Los Transportes*” <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html> [consulta: 26 de Enero 2013]

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. “*Boletín Estadístico Portuario 2009*”.  
<http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/> (consulta: 5 de Febrero de 2013)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. “*Boletín Estadístico Portuario 2010*”.  
<http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/> (consulta: 8 de Febrero de 2013)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. “*Boletín Estadístico Portuario 2011*”.  
<http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/> (consulta: 15 de Febrero de 2013)

MOLINA ÁLVAREZ, Wilmer. VALENCIA GÓMEZ, Yenny Lirena. REINA ÁVILA, William Jair. “*Plataformas Logísticas*”. En: VI Encuentro Nacional de la comunidad GEIO. Medellín, Colombia. 27 al 29 de Octubre de 2010  
<https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Ju0BnAJVy3oJ:www.networkingcs.com/vigeio/LUDICAS/PLATAFORMAS%2520LOGISTICAS.pdf+Corredor+Log%C3%ADstico:+es+aque+que+articula+de+manera+integral+or%C3%ADgenes+y+destinos+en+aspectos+f%C3%ADsicos+y+funcionales+como+la+infraestructura+de+transporte,+los+flujos+de+informaci>

%C3%B3n+y+comunicaciones,+las+pr%C3%A1cticas+comerciales+y+facilitaci%C3%B3n+del+comercio.&hl=es-419&gl=ec&pid=bl&srcid=ADGEESiKNTOh58Zo3On9vurnRLtzUcdd4ImCVYjTQa\_9TfaWvP36vY1H80gT24hxdNj0xUKxOij3nYnL-MP\_le95LsKTrS5ZkkghTzQKWwtR2y-EnY2axW7KbmKwEB116XqmUY5yZDVw&sig=AHIEtbTHmseFYAy2aKwfPtICBuuyCPh2A [consulta:10 de Enero 2013]

MOLINS, Alejandro. *“Logística Internacional”*. Escuela de Organización Industrial. 2011-2012. [http://api.eoi.es/api\\_v1\\_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf](http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf) [consulta: 19 de Enero de 2013]

Plan Binario de Desarrollo de la Región Fronteriza. *“Ventajas que ofrece Puerto Bolívar para el transporte y el comercio marítimo”* <http://www.planbinacional.gob.ec/ambitos-de-intervencion/programa-de-promocion-de-la-inversion-privada-gbpi/58-ambitos-de-intervencion/programa-de-promocion-de-la-inversion-privada-gbpi/informacion-de-interes/actividades-comerciales-con-mayor-potencial-de-inversion-en-ecuador-y-peru-para-incursionar/92-ventajas-que-ofrece-puerto-bolivar-para-el-transporte-y-comercio-maritimo.htm> (consultado: 8 de Febrero del 2013)

Proinvex. *“Invertir en el Sector Logístico en Panamá.”*. [http://proinvex.mici.gob.pa/index.php?option=com\\_content&view=article&id=74&Itemid=2](http://proinvex.mici.gob.pa/index.php?option=com_content&view=article&id=74&Itemid=2). [consulta:10 de Enero 2013]

PUERTO BOLÍVAR. <http://www.appb.gob.ec/> [consulta:4 de Febrero 2013]

*“Reflexiones sobre Logística Inversa”*. *“Cadena de Suministro”*. <http://www.upct.es/~gio/cadena%20de%20suministro.htm> [consulta: 21 de Enero 2013]

*“Reflexiones sobre Logística Inversa”*. *“La Trazabilidad”*. <http://www.upct.es/~gio/trazabilidad.htm> [consulta: 21 de Enero 2013]

TODO EXPERTOS. “Operador Logístico”. Publicado: 10 de Marzo de 2002.  
[http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador\\_logistico](http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador_logistico) [consulta 18 de Enero 2013]

TODO EXPERTOS. “Operador Logístico”. Publicado: 10 de Marzo de 2002.  
[http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador\\_logistico](http://www.todoexpertos.com/categorias/negocios/logistica/respuestas/109928/operador_logistico) [consulta 18 de Enero 2013]

TORRICO, Carlos A. “Logística Internacional (transporte y seguro)”.  
[www.commerce.com.ar/apadmin/img/upload/LOGISTICA%20INT'L%20\(Transp.%20y%20Seguro\)%20-%202005.pdf](http://www.commerce.com.ar/apadmin/img/upload/LOGISTICA%20INT'L%20(Transp.%20y%20Seguro)%20-%202005.pdf) [consulta: 27 de Enero 2013]

TORRICO, Carlos A. “Logística Internacional (transporte y seguro)”.  
[www.commerce.com.ar/apadmin/img/upload/LOGISTICA%20INT'L%20\(Transp.%20y%20Seguro\)%20-%202005.pdf](http://www.commerce.com.ar/apadmin/img/upload/LOGISTICA%20INT'L%20(Transp.%20y%20Seguro)%20-%202005.pdf) [consulta: 27 de Enero 2013]

TORRICO, Carlos A. “Logística Internacional (transporte y seguro)”.  
[www.commerce.com.ar/apadmin/img/upload/LOGISTICA%20INT'L%20\(Transp.%20y%20Seguro\)%20-%202005.pdf](http://www.commerce.com.ar/apadmin/img/upload/LOGISTICA%20INT'L%20(Transp.%20y%20Seguro)%20-%202005.pdf) [consulta: 27 de Enero 2013]