



Ecuador – noviembre 2017 - ISSN: 1696-8352

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO PORTUARIO NACIONAL- ECUADOR

Autor: Ing. Edwin Valle Guerrero

Docente ESPOCH

edwin_valleg@yahoo.es

Ecuatoriano de 48 años de edad. Ingeniero en Administración y Producción Industrial, Diplomado en Liderazgo Transformacional, Auditor interno Integrado, Técnico en Seguridad Industrial, 20 años de experiencia laboral en el ámbito privado como Gerente de Distribución, Gerente General de Vea Industrial de la ciudad de Riobamba. Docente de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Dr. Edwin Patricio Pombosa Junez, PhD.

Docente ESPOCH

pombosaedwin@yahoo.com

Ecuatoriano. Ingeniero de Empresas, Diplomado en Diseño Curricular Superior, Máster en Educación Superior a Distancia, Doctor en Ciencia Económicas PhD Universidad de la Habana, 20 años de experiencia laboral como Gerente de Ventas y Gerente General de varias empresas privadas de la ciudad de Riobamba. Ex Director de Escuela, Ex Director de Talento Humano, Ex Director de Vinculación con la Colectividad y Relaciones Internacionales, Ex Vicedecano y ex Decano de la Facultad de Administración de Empresas de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo; Ex Director Administrativo del GAD Municipal de la ciudad de Riobamba.

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Edwin Valle Guerrero y Edwin Patricio Pombosa Junez (2017): "Lineamientos estratégicos para el desarrollo portuario nacional- Ecuador", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (noviembre 2017). En línea:
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/desarrollo-portuario-ecuador.html>

Resumen:

Las nuevas competencias que asumió desde el 1 de enero del 2014 la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial de Ecuador en los puertos marítimos incluyeron las autoridades portuarias de Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas, encargadas éstas de asumir un rol protagónico en la actividad de los puertos en mención coadyuvante con el dinamismo y evolución en el mundo del transporte marítimo. (Informar, 2015). De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2013-2017, en la práctica esta subsecretaría debe asumir todas las competencias en las cuatro autoridades portuarias (Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas), en las más de 15 terminales privadas existentes en el Golfo de Guayaquil y en la provincia de Manabí. De igual manera tendrán la obligación de monitoreo del tráfico de barcos, seguimiento de estos en los canales de acceso a puerto, control del clima marítimo; instalación, mantenimiento, operación y supervisión de señales marítimas y sistemas de ayuda de

navegación, encargadas a las capitanías marítimas. En base a las disposiciones emitidas por el gobierno nacional serán las encargadas del desarrollo y la implementación de nuevas estrategias para el posicionamiento tanto a nivel nacional como internacional motivo este del estudio que a continuación vamos a desarrollar.

Summary:

The new competencies assumed since January 1, 2014 by the under secretariat of Ports and Maritime and Fluvial Transportation of Ecuador in the seaports included the port authorities of Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta and Esmeraldas. In charge of assuming a leading role in the activity of the ports as a contribution to the dynamism and evolving world of maritime transport. (Inform 2015). According to the Strategic Mobility Plan 2013-2017, in practice the undersecretary must assume all the powers in the four port authorities (Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas) in the more than 15 existing private terminals in the Gulf of Guayaquil and in the province of Manabí. In the same way, they will have the obligation of monitoring the traffic of ships, following these in the port access channels, maritime climate control; installation, maintenance, operation and supervision of maritime signals and navigation aid systems, commissioned by sea captaincies. Based on the provisions issued by the national government will be in charge of the development and implementation of new strategies for positioning both nationally and internationally this study reason that we will develop below.

Palabras clave: Lineamientos – estrategia – desarrollo – movilidad – indicadores- perspectivas – monitoreo.

Key words: Guidelines - strategy - development - mobility - indicators - perspectives - monitoring.

1. OBJETIVO

Promover el desarrollo de un sistema integral logístico de comercialización para el fomento y diversificación de exportaciones, mejorando la competitividad e incrementando la presencia de los productos ecuatorianos en el exterior (Plan Estratégico para Logística de Comercio Exterior, 2014).

1.1. Objetivos Específicos

- Mejorar la calidad e incrementar los servicios logísticos en los puertos para comercio exterior
- Proveer incentivos directos y capacitación del personal involucrado para la modernización del sector logístico internacional en cada uno de los puertos.
- Analizar los impactos que producen estos sistemas en la comercialización de exportaciones del sector y del país en general

2. Situación actual

La situación actual de los puertos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Machala se evidencia luego de la investigación realizada en este artículo científico, que permite a los autores citar los principales focos de desarrollo y falencias que poseen cada uno de ellos, considerando estas apreciaciones desde la perspectiva y análisis académico, ya que sería muy riesgoso dar criterios prematuros por la falta de investigación in situó.

Es necesario entonces mencionar que se ha tomado como ejemplo los puntos marítimos de desembarque más importantes del Ecuador, y se ha tomado sus características para compararlas y analizarlas en un contexto administrativo y técnico.

2.1. Puerto de Esmeraldas.

El Puerto de Esmeraldas (APE) crece de manera desigual. Si bien es cierto su actividad comercial se ha incrementado en los últimos años, su infraestructura y los servicios que presta no están a la par de su operatividad.

APE ha demostrado tener un potencial muy competitivo, partiendo de su ubicación geoestratégica, condición natural, personal capacitado y con experiencia en el manejo de todo tipo de cargas, lo que ha permitido ganar la confianza de todos quienes usan el Puerto de Esmeraldas para el manejo de su carga, comprometiendo día a día a la institución, a brindar un servicio de calidad, calidez y eficiencia durante todos los procesos operativos y administrativos.

Otros temas que afligen al Puerto esmeraldeño, son sus limitaciones operativas y las demoras administrativas que afectan en el servicio al cliente. Hay poca maquinaria disponible y la que existe ya cumplió su vida útil, lo que influye directamente en los trabajos de porteo, recepción y despacho de naves. Esto ha hecho de que se tenga que contratar empresas privadas y a proveedores externos para que presten estos servicios y compensen la demanda.

Los motivos por los cuales se presentan estos problemas en la prestación de estos servicios son porque el Puerto se encuentra en un periodo de crecimiento, por lo que se han visto obligados a delegarlos a manos privadas, pero estas afectaciones concluirán cuando el proceso culmine. (Implementación De Patio Para Una Terminal De Contenedores En El Puerto Comercial De Esmeraldas, 2016).'

Se debe tener en cuenta que este puerto ha servido de escenario para el embarque y puesta en alta mar que se haya hecho en la historia del país de Residuos Industriales Tóxicos y peligrosos, con destino a Europa todo ello de conformidad y estricto cumplimiento con lo que dicta la normativa ambiental Vigente; emanada por la constitución en su Art. 14 que reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado garantizando así la sostenibilidad de los pueblos y el buen vivir.

Este puerto entonces al ser parte de este tipo de embarques representa una fortaleza ya que se pudo exportar más de 2,100 toneladas de desechos peligrosos por mes en el año 2016; que durante años han causado daño al ambiente, enfermedades catastróficas y muertes, como puerto se muestra apto para cumplir con todas las normas para la exportación de este tipo de cargas.

También se destaca que en el año 2015 se movilizaron cerca de 720.000 toneladas de carga, de las cuales aproximadamente 500.000 corresponden a importaciones y 220.000 a exportaciones. Entre los principales productos importados están el hierro, alambón, palanquilla, y representan el 35% de la carga que se moviliza a través del puerto comercial y por transportistas esmeraldeños en su mayoría. Por otro lado el aceite de palma es el principal producto de exportación, así el 70% del volumen que el país exportó durante el período 2016.

Se conoce que Esmeraldas tiene muchas ventajas frente a otros mercados, la provincia cuenta con aeropuerto; puerto pesquero y puerto comercial, todas estas facilidades logísticas a muy corta distancia. Productos como el aceite de palma, cacao, ganado y otros más, requieren de un trabajo conjunto, integrando a la empresa privada, con el aporte de las autoridades de la provincia y la ciudad, pues la materia prima que se produce en Esmeraldas o aquella que llega por el puerto comercial debe ser transformada para agregarle valor y obtener un mayor beneficio. Esto sin duda, genera fuentes de empleo y mejora la economía de la región y país.

2.2. Puerto de Manta

Es en potencia considerado como el puerto más importante del país, ya que presenta excelentes condiciones para un exitoso desarrollo portuario competitivo tanto comercial como turístico, por su ubicación a orillas del océano Pacífico. Cuenta con acceso a mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo y es un puerto de aguas profundas ya que cuenta con un calado de 12 metros en la marea más baja, se encuentra a 150 metros de las instalaciones portuarias, con una profundidad de 15 metros y a 400 metros tiene 18 metros.

Manta es el principal puerto turístico y pesquero del Ecuador, que acoge cada año decenas de cruceros turísticos, tiene conexión con los puertos principales de la Costa ecuatoriana, de la Costa Oeste de Sudamérica, Centro y Norte América, además de los puertos de la Costa Asiática, Australiana, Atlántica.

Este puerto también se caracteriza por la comercialización en exportación de Pescado Congelado y Productos Manufacturados. En Importaciones arriban al Puerto, Buques Carreros, Carga General como Hierro, acero y otros metales, Máquinas y equipos varios y partes para ensamblaje de vehículos, además carga Contenerizada con Atún, Compuestos Químicos y Conservas Varias.

Según las autoridades del puerto se viene cumpliendo paso a paso con el objetivo de potenciar la Carga en el Puerto de Manta “para lograr un aumento en carga contenerizada, esta administración ha comenzado a implementar estrategias para atender esta carga especializada en los próximos años”. (2016, boletín informativo de rendición de cuentas).

Además apuestan el incremento de Carga con el cumplimiento y desarrollo de las Obras que se realizarán en los Muelles Marginal e Internacionales, Patios de Almacenamiento, dragado, los equipos de Seguridad que se implementarán y demás obras de infraestructura y mantenimiento que financiarán los 14 millones de dólares aprobadas para una primera etapa de Cambios en el Puerto de Manta.

Las cifras que citamos a continuación demuestran la magnitud logística y operativa de este puerto. Dichas cifras se encuentran actualizadas al 2016 lo cual nos permite mostrar un escenario real y proyectarlo de ser necesario pa profundos análisis de la rama académica – científica:



Ecuador – noviembre 2017 - ISSN: 1696-8352



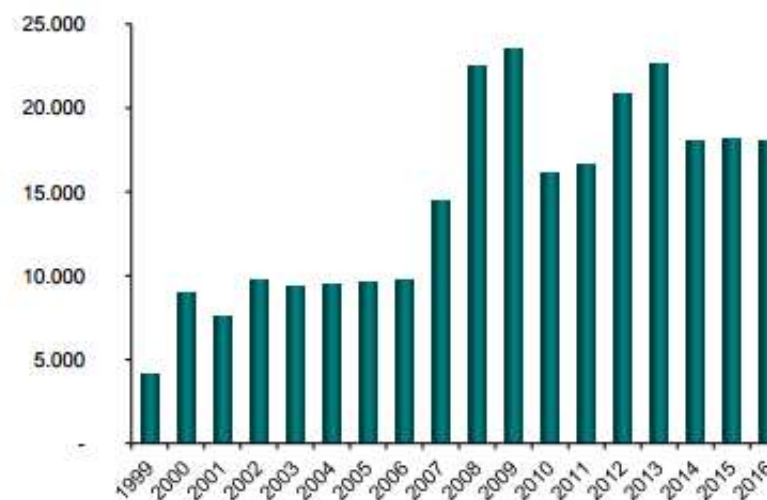
Autoridad
Portuaria
de Manta

Autoridad Portuaria de Manta

de Buques Turísticos y Pasajeros

AÑO	# buques	pasajeros	tripulantes
1997	5	2.589	
1998	5	2.545	
1999	6	4.121	2.227
2000	11	9.008	4.909
2001	9	7.526	4.365
2002	12	9.660	4.806
2003	14	9.297	6.476
2004	14	9.406	5.806
2005	11	9.621	5.456
2006	9	9.691	5.383
2007	15	14.431	6.734
2008	26	22.431	12.901
2009	21	23.473	12.254
2010	19	16.114	8.582
2011	19	16.572	8.927
2012	24	20.848	10.383
2013	20	22.605	11.607
2014	21	17.990	9.840
2015	19	18.101	10.044
2016	20	18.065	10.180

DE PASAJEROS ARRIBADOS AL PUERTO DE MANTA





**Autoridad
Portuaria
de Manta**

TOTAL DE BUQUES Y CARGA DEL PUERTO DE MANTA

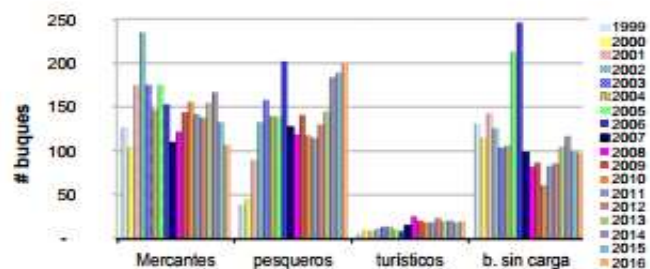
carga anual en toneladas

BUQUES INTERNACIONALES

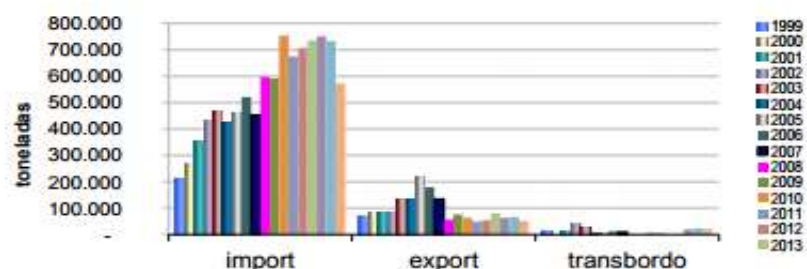
Año	Mercantes	pesqueros	turísticos	b. sin carga	total	% variación
1999	127	39	6	131	303	
2000	105	46	11	115	277	- 9
2001	175	90	9	143	417	51
2002	235	133	12	126	506	21
2003	175	158	14	104	451	- 11
2004	147	140	14	106	407	- 10
2005	175	139	11	213	538	32
2006	153	202	9	246	610	13
2007	109	127	15	98	349	- 43
2008	122	119	26	82	349	-
2009	144	141	21	87	393	13
2010	156	118	19	61	354	- 10
2011	142	115	19	83	359	1
2012	138	130	24	86	378	5
2013	155	145	20	105	425	12
2014	167	184	21	117	489	15
2015	133	189	19	100	441	- 10
2016	107	200	20	98	425	- 4

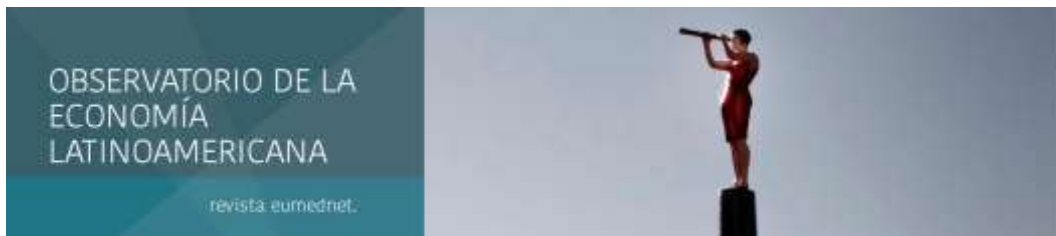
TOTAL CARGA (toneladas)

Año	import	export	transbordo	Total	% variación
1999	210.187	72.172	14.089	296.448	
2000	271.705	86.567	1.747	360.019	21
2001	352.520	81.858	10.964	445.342	24
2002	431.245	86.473	40.824	558.542	25
2003	466.819	130.958	23.185	620.962	11
2004	424.164	133.412	3.805	561.381	- 10
2005	457.037	219.321	3.680	680.038	21
2006	521.217	179.429	12.625	713.271	5
2007	451.931	134.048	9.452	595.431	- 17
2008	597.028	56.384	132	653.544	10
2009	591.723	75.434	269	667.426	2
2010	753.791	63.748	7.226	824.765	24
2011	674.104	48.736	5.130	727.970	- 12
2012	706.914	54.643	116	761.673	5
2013	736.131	81.459	49	817.639	7
2014	751.809	63.869	19.619	835.297	2
2015	732.463	66.273	23.701	822.437	- 2
2016	571.959	50.785	21.017	643.761	- 22



FUENTE: SOEP CTS TIDE
ESTADÍSTICO, APIM





Ecuador – noviembre 2017 - ISSN: 1696-8352

2.3. Puerto Bolívar (El Oro)

Terminal marítima internacional situada en la provincia de El Oro, solo a 4.5 millas náuticas desde la boya de mar hacia sus atracaderos. Es una terminal multimodal donde se maneja todo tipo de carga y buques.

Es el segundo puerto más importante del país en relación a carga movilizada, de la cual el 90% corresponde a banano.

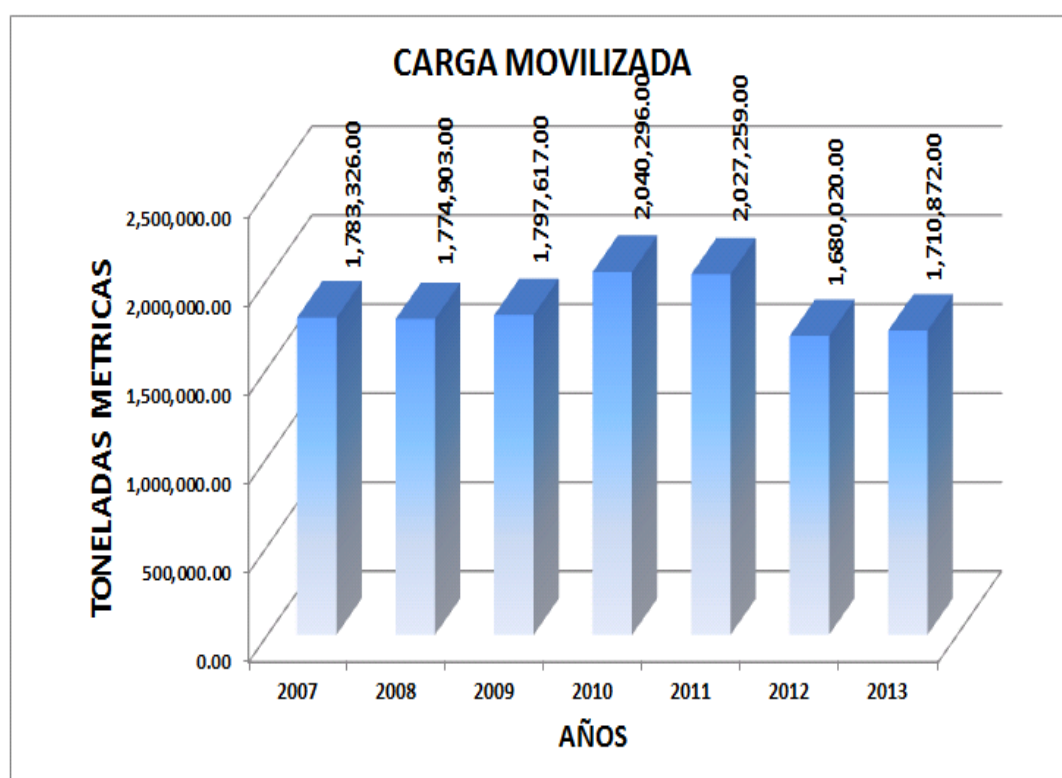
Acondicionamiento del puerto actual:

- 1 terminal de fruta
- 1 terminal de gráneles sólidos (minerales)
- 1 terminal multipropósitos

Entraría en un proceso de especialización. De acuerdo a los planes del Gobierno y a lo descrito en el PEM, se especializaría en la trasportación de frutas.

En cuestión del acceso e ingreso al Puerto, el ingreso de las naves se realiza por un corto canal de acceso de 4,5 millas náuticas con mar tranquilo por la presencia de la Isla Jambelí y con un tiempo máximo de media hora. Puerto Bolívar tiene un calado permitido hasta 10,50 mts, y de 12,50 mts, con marea baja.

La información que requerimos para comparar su operatividad con el de otros puertos similares no se la ha actualizado, incluso hemos acudido a la capitanía del puerto pero nos han dicho que problemas financieros han impedido su permanente actualización. Sin embargo mostramos las estadísticas proporcionadas:



AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR
BUQUES ARRIBADOS DE TRAFICO INTERNACIONAL
CONSOLIDADOS

	BUQUES											
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Enero	62	46	45	40	45	49	54	43	44	43	39	34
Febrero	42	37	41	37	40	41	49	43	46	43	34	28
Marzo	50	41	46	42	44	45	52	41	51	47	32	36
Abril	46	43	43	37	46	41	51	47	51	38	33	35
Mayo	48	28	35	36	46	45	40	41	45	43	32	34
Junio	33	31	43	38	37	37	45	38	46	38	32	26
Julio	33	41	43	36	38	42	46	41	41	32	32	28
Agosto	34	36	38	39	27	40	40	35	39	37	27	25
Septiembre	39	40	36	35	37	36	43	43	45	31	25	23
Octubre	36	38	37	37	43	42	49	44	45	41	32	27
Noviembre	33	38	39	41	42	45	42	42	42	44	29	25
Diciembre	46	52	50	44	43	46	46	44	41	42	33	34
TOTAL BUQUES	502	471	496	462	488	509	557	502	536	479	380	355
PROMEDIO/BUQUE/MENSUAL	42	39	41	39	41	42	46	42	45	40	32	29

2.4. Puerto de Guayaquil

Guayaquil es el puerto principal de la República del Ecuador. El puerto tiene una moderna infraestructura que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada.

El Puerto Marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar denominado Estero Salado, a diez kilómetros al sur de la ciudad de Guayaquil, principal centro del comercio del Ecuador.

El acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través del canal de acceso que tiene una longitud de 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con influencia del estuario (40,2 millas náuticas).

El Puerto de Guayaquil, es un puerto de modalidad “Land Lord” quien tiene bajo concesión la Terminal de Gráneles/Multipropósito y las Terminales de Contenedores/Multipropósito.

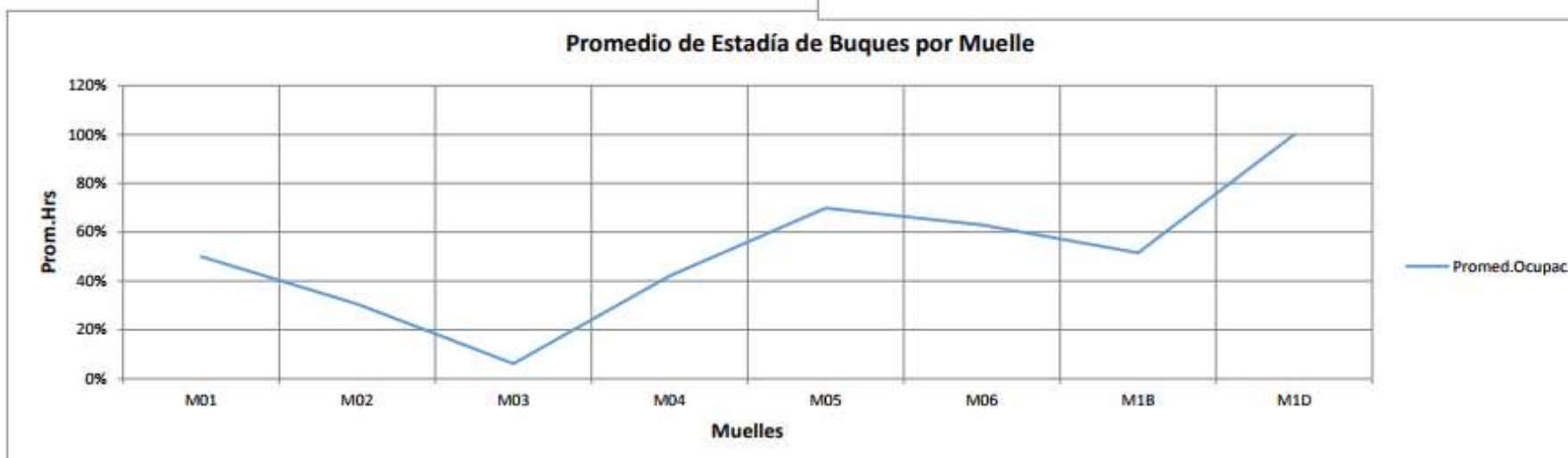
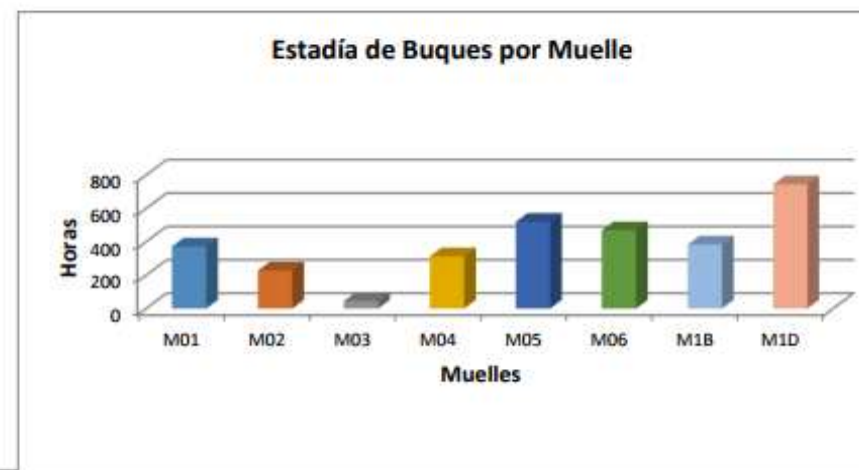
Las terminales se encuentran concesionadas por operadores privados de alta especialización bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Contecon Guayaquil S.A. es la terminal encargada del manejo principalmente de contenedores y Andipuerto Guayaquil S.A. es un terminal granelero. El acceso al terminal desde el mar, se lo realiza a través del canal de acceso que tiene una longitud de 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10.8 millas náuticas) y un canal interior con influencia del estuario (40.2 millas náuticas). (País actualidad nacional, 2016).

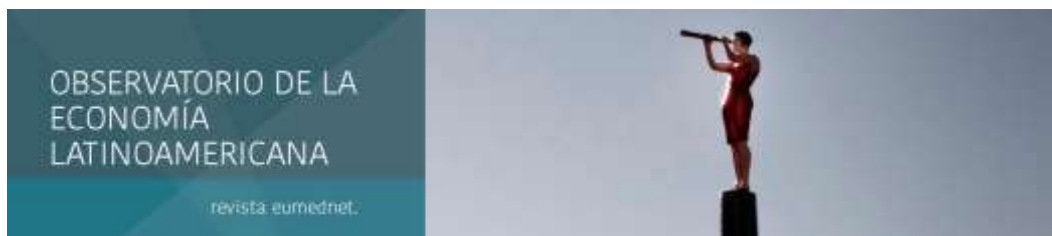
La magnitud logística del puerto de Guayaquil la podemos evidenciar en sus cifras que dicho sea de paso se encuentran actualizadas, por ello nos permitimos citar las del último mes disponible que de mayo del 2017:

Ecuador – noviembre 2017 - ISSN: 1696-8352

Estadía de Buques por Muelles (Mayo/2017)

Muelle	Horas	Promed.Ocupac.
M01 MUELLE 1	371.45	50%
M02 MUELLE 2	227.10	31%
M03 MUELLE 3	45.25	6%
M04 MUELLE 4	312.40	42%
M05 MUELLE 5	519.55	70%
M06 MUELLE 6	468.40	63%
M1B MUELLE 1B	383.47	52%
M1D ANDIPUERTO	744.00	100%
TOTAL	3,073.22	
Promedio Ocupación Muelles		41%





Ecuador – noviembre 2017 - ISSN: 1696-8352

En la tabla 1 se expone detalladamente las características y estadísticas de los principales productos que se importan y exportan a través de los puertos motivo de la presente investigación.

Puerto Marítimo	Carga Movilizada 2016 TEU	Calado (Mts)	Principales Productos de Importación	Principales Productos de Exportación	Atraca deros
Guayaquil	1.821.654*	13,11	Maracuyá, palmito, brócoli, camarón, cacao, atún, mangos, banano, plástico, café, madera, grasas, flores, tilapia.	Fertilizantes, cementos, plástico, electrodomésticos, textil minerales y derivados, maquinas industrial, industria siderurgia, cereales, papel automóviles.	10
Bolívar	62.536*	12,5	Equipos y maquinarias, papel y sus derivados.	Banano, piña, mango.	4
Esmeraldas	22.780*	2 con 11,5 1 con 6,5	Industria automotriz Industria siderúrgica Maquinaria industrial minerales y derivados.	Trans. Primaria de madera. Piezas cerámica Grasas y Aceites.	3
Manta	N/D	12	Cereales Industria Automotriz	Atunes Grasas y Aceites Maq. Industrial y material eléctrico	2

Tabla 1. Estadística de gestión de puertos.

3. PROBLEMÁTICA

De acuerdo a un análisis netamente académico podemos identificar varios problemas principalmente en los puertos de Esmeraldas, Machala y Manta que es la falta de inversión privada para potenciar sus atributos particulares tal y como lo desarrollamos en la situación actual, la falta de estructura marítima, equipos al borde de su vida útil, la falta de manuales de procesos son los problemas más latentes en estos puertos. El puerto de Guayaquil si bien es cierto es uno de los más principales en Sud América no debe descuidar los avances tecnológicos y las alianzas estratégicas con puertos emblemáticos en el mundo caso particular los puertos Chinos sean estos un ejemplo a seguir.

4. VISIÓN DEL SISTEMA

De acuerdo al plan estratégico relacionado a puertos emitidas por el gobierno nacional la visión es convertir en ejes de desarrollo, transformar en ciudades industriales que influyan en la economía del país apalancados en el comercio internacional que generan los puertos y el transporte marítimo. (Plan Estratégico para Logística de Comercio Exterior, 2014).

5. LINEAMIENTOS DE ESTRATEGIAS

Tomando en consideración lo expuesto de cada uno de los Puertos e identificado la problemática que es un denominador común en los puertos de Esmeraldas y Manta, que es la falta de inversión privada, planteamos la propuesta de solución desde el punto de vista académica.

- Repotenciar la infraestructura y equipos de acuerdo al avance tecnológico aplicado en los puertos, tomar como ejemplar el puerto de Guayaquil.
- Especializar a cada uno de los puertos, explotando su posicionamiento geoestacionario.

Se propone que el puerto de Manta sea un puerto de descargue de barcos de alto calado es decir que los barcos que transportan carga multidisciplinaria lleguen al puerto de Manta y este se convierta en un centro de distribución para el resto del país y el continente, tanto para importaciones como para exportaciones.

Realizar un trabajo integral entre los puertos.

Aplicar el transporte multimodal, aprovechar el proyecto de la ruta fluvial Manta- Manaos.

Posicionar al Puerto de Aguas profundas de Manta como el más importante del Ecuador en cuanto a movimiento de mercancías.

Modelo de Gestión

INDICADORES

Gestión

Calidad

Operatividad

Logístico

Zona de Actividad Logística

Consolidar carga

Actualizar una flota de barcos de menor capacidad para que se conviertan en alimentadores de carga y descarga para los puertos del Ecuador y América, en el caso de Ecuador repartir la carga de acuerdo a la especialización de cada puerto.

Conforme con esta investigación y de acuerdo al funcionamiento actual de los puertos se puede sugerir:

Puerto de Esmeraldas sea especializado en la línea automotriz para importaciones, pesca y astilla para exportaciones.

El puerto de Machala para frutas y minería.

El puerto de Guayaquil sea por su eficiencia en servicios portuarios multidisciplinario.

Toda esta propuesta viene acompañado de una decisión gubernamental en la que exista una política integral con los ministerios relacionados así como con la empresa privada, claro está que partimos de que los puertos todos estos estén concesionados a la empresa privada, en donde deberá haber excepciones e incentivos sean estos en tiempos, tributarios, financieros.

Nuestro propósito diseñar una propuesta de plan de desarrollo para el puerto Bolívar con el objetivo que se pretende es mejorar la eficiencia y la competitividad del puerto, de acuerdo con su estrategia, usando el cuadro de mando integral, es una herramienta de gestión empresarial muy útil para medir la evolución de la actividad de una compañía, sus objetivos estratégicos y sus resultados, desde un punto de vista estratégico y con una perspectiva general a medio y largo plazo, claramente orientada al cliente, en un mundo actual de alta competencia entre puertos y entre cadenas logísticas en las que se integran y en el que la generación de valor añadido, la sostenibilidad y la integración en el entorno son premisas básicas.

Niveles de competencia, entre ellas:

Mejora de precios

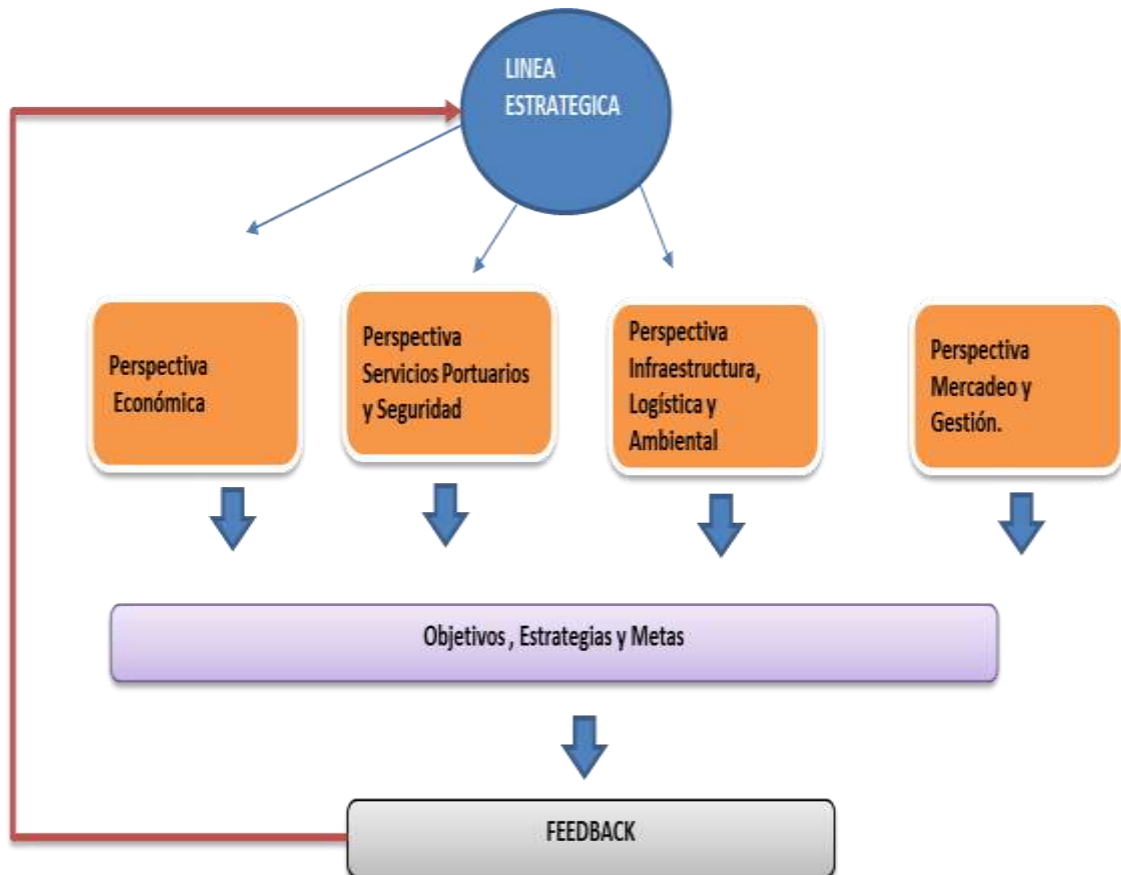
Mejora de la calidad de los servicios

Aumento de productividad y de la eficiencia.

Aumento del número de servicios ofertados.

Para complementar la propuesta se presenta un esquema de la estructura de un cuadro de mando integral para el Puerto Bolívar, que se expone en la figura 2.

6. ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE UN CUADRO DE MANDO INTEGRAL PARA PUERTO BOLÍVAR



Cuadro de Mando Integral para Puerto Bolívar
Fuente: Norton, Cuadro de Mando Integral año 2000

Propuesta de mejoramiento en el sistema portuario de Esmeraldas.

Infraestructura.

Sistema administrativo.

Sistema Operativo.

Estructura Logística.

Estructura Organizativa

Puerto de Esmeraldas

Infraestructura:

Implementación de un patio para un terminal de Contenedores.

Equipamiento

Infraestructura

Tecnología.

Sistema Administrativo:

Desempeño eficaz a través de una planificación.

Tiempo de 50 años de concesión.

Incentivos tributarios.

Sistema Operativo:

Especialización del puerto.

Dragado del canal de 11,5 m a 14m.

Estructura Logística:

Acuerdo binacional manejo de productos similares.

Abastecimiento de otros puertos.

Plataforma logística del Puerto de Esmeraldas.



Puerto de Esmeraldas propuesta plataforma logística

Propuesta de terminal para contenedores.



Puerto de Esmeraldas propuesta conFuente: Ing. Edwin Valle G

Infraestructura del Puerto



Puerto de Esmeraldas infraestructura

7. CONCLUSIONES

- Como conclusión de esta investigación podemos manifestar que los puertos deben ser administrados por la empresa privada claro está bajo la rectoría del gobierno ecuatoriano en la que se establezcan políticas que tiendan a beneficiar al pueblo ecuatoriano motivo principal este de todo lo que ejecute el gobierno de turno.
- Desde el punto de vista eminentemente académico podemos concluir que los puertos deben estar a la par de la globalización.
- La capacitación permanente a todo el personal involucrado en este proyecto y que tengan dependencia tanto público como privado sean competitivos y trabajen en el objetivo principal de ser nodos de producción para el país.

- El trabajo integral entre los puertos, dejando a un lado los intereses de grupos poderosos económicamente hablando, podría potenciar a los puertos existentes en el país y algo muy importante en esta conclusión es la presencia internacional del sistema portuario ecuatoriano bajo este mecanismo de trabajo.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Implementación De Patio Para Una Terminal De Contenedores En El Puerto Comercial De Esmeraldas. (2016). Tesis de Titulación. Recuperado el 7 de Julio del 2017 de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/773/1/06404.pdf>
- Informar (2015). Cambios a la vista en los puertos. p. 4
- Norton, (2000) Cuadro de Mando Integral.
- País actualidad nacional. Recuperado el 6 de julio del 2017 de <http://vistazo.com/seccion/pais-actualidad-nacional/actualidad-nacional/expectativa-por-el-progreso-portuario-en>
- Plan Estratégico para Logística de Comercio Exterior, (2014). Justificación en la Política Nacional. p. 7 – 8
- Plan Estratégico para Logística de Comercio Exterior. (2014). P. 1 – 73
- www.proecuador.gob.ec