



**República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil**

**Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:**

Licenciada Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria

**Tema:
Factores que Inciden en la Concesión del Puerto Marítimo de Esmeraldas,
Ecuador**

**Autora:
Tatiana Mishell Cabascango Gonza**

**Directora del Trabajo de Titulación:
Ing. Ma. Claudia Rivas., MSc.**

2022

Guayaquil – Ecuador

AGRADECIMIENTOS

Primero doy gracias a Dios por permitirme tener una de las mejores experiencias de mi vida dentro de mi Universidad, Universidad que me brindo las mejores enseñanzas académicas, experiencias, y los mejores recuerdos que llevo dentro de mi corazón, donde aprendí a compartir y celebrar cada logro de mis compañeros de aula , a cada uno de mis docentes que me guiaron en mi camino a ser un gran profesional y sobre todo a ser un gran ser humano, a mis amigos que siempre estuvieron presente en cada etapa Universitaria.

Y para finalizar también agradezco a mi tutora inicial Ing. Claudia Rivas y coordinador de grado Dr. Sedolfo Carrasquero por el apoyo incondicional y guiarme para finalizar con éxito esta etapa.

DEDICATORIA

Dedico este artículo a mi madre Diocelina Gonza la persona más importante e incondicional durante mi formación académica Universitaria, y a todas las personas que me ayudaron a seguir desarrollando este artículo.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones pertenece exclusivamente al autor.

Tatiana Mishell Cabascango Gonza

FACTORES QUE INCIDEN EN LA CONCESIÓN DEL PUERTO MARÍTIMO DE ESMERALDAS, ECUADOR

Tatiana Mishell Cabascango Gonza
tmcabascangog@gmail.com

RESUMEN

Los puertos marítimos son inversiones importantes que permiten el ingreso y salida de cargas a un país. El objetivo de esta investigación fue determinar los factores que inciden en la concesión del puerto marítimo de Esmeraldas. La metodología empleada fue de tipo descriptiva con enfoque cualitativo, utilizando como técnicas la revisión documental y la entrevista, y como instrumento de recolección de datos, la guía de entrevista, para obtener información sobre la situación del puerto marítimo de Esmeraldas, las potencialidades y limitaciones que posee y, los factores que inciden en la concesión de éste. Los resultados arrojaron que la operatividad del puerto ha disminuido, posee características atractivas para las empresas en comparación con otros puertos, sin embargo, enfrenta limitaciones que no posibilita que la operatividad incremente. Como conclusión, se obtuvo que los factores que inciden en la concesión del puerto de Esmeraldas obedecen más a factores externos que las autoridades del puerto no pueden gestionar que a internos.

Palabras clave: Puertos y Concepción

INTRODUCCIÓN

Los puertos son nodos de conexión física que forman parte de la red de las actividades y transportación marítima. Estos permiten la transferencia de bienes desde y hacia otras localidades o países. Entre las actividades de los puertos se encuentran el recibir, embarcar, desembarcar, almacenar y entregar productos a operadores de comercio exterior (Torres, 2018). Los puertos son importantes porque hacen posible la conexión entre las zonas terrestres y marítimas, permiten el ingreso y salida de mercancías del territorio nacional.

A través de los puertos se movilizan volúmenes grandes de mercadería, lo que los convierte en ejes trascendentales en los intercambios económicos mundiales (Rodríguez, García, & Jaramillo, 2018). Según la infraestructura y funcionamiento eficiente de los puertos, ha permitido el incremento de los flujos de las importaciones y exportaciones (López & Huerta, 2019).

Para que los puertos funcionen de manera competitiva, requieren de infraestructura necesaria, equipos y maquinarias. Sin embargo, el estado, que es el encargado de los puertos en los países, no logra realizar las inversiones necesarias, por lo cual, los puertos no pueden funcionar de manera eficiente y eficaz. Las inversiones tienen costos elevados que los gobiernos no pueden asignar para atender sus necesidades, por lo cual, la concesión de los puertos a la empresa privada permite que la adjudicación del proyecto de concesión destine los recursos necesarios para mejorar la operatividad del puerto.

Las concesiones permiten a los gobiernos atender las necesidades del sector público a través de proyectos llevados a cabo por las empresas privadas encargadas de administrar los bienes públicos adjudicados. En este sentido, Loo (2019) señala que los contratos de concesión no solo tienen como fin la construcción y explotación de los bienes inmuebles, sino también pueden incluir

“la provisión de equipamiento y la prestación de servicios asociados a la naturaleza del inmueble que se ha construido”.

En Ecuador, los puertos marítimos constituyen ejes importantes para la economía nacional, debido a que a través de estos se movilizan mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero nacional, permitiendo el desarrollo del comercio y la economía, por lo cual, las actividades que se realizan en los puertos deben optimizar recursos con la finalidad de garantizar la operatividad de estos.

En Ecuador existen 5 puertos marítimos, el Puerto de Guayaquil, Puerto de Manta, Puerto de Esmeraldas, Puerto de Puerto Bolívar y Puerto de Posorja, de los cuales, el Puerto de Esmeraldas es el único puerto que no está concesionado. El puerto de Esmeraldas es un puerto comercial multipropósito que se encuentra ubicado en el noroccidente del país. Por su ubicación geográfica, es el puerto ecuatoriano más cercano al canal de Panamá, lo que convierte a este puerto en uno de los más atractivos para las compañías navieras, además de su ubicación cercana y acceso terrestre a ciudades que constituyen ejes importantes para el comercio del país como Quito, Santo Domingo e Ibarra (Cámara Marítima del Ecuador, s.f.).

Este puerto constituye con un rol fundamental en el desarrollo social, comercial y económico de la ciudad y provincia de Esmeraldas y del Ecuador (Vergara & Herrera Yulien, 2021). Sin embargo, de acuerdo con la Revista Ekos (2021), su operación portuaria está trabajando solo al 30%, por lo cual, el puerto ha sido declarado calamidad pública. En este sentido es menester plantear la interrogante siguiente: ¿Cuáles son los factores que inciden en la concesión del Puerto marítimo de Esmeraldas? El objetivo general de esta investigación fue determinar los factores que inciden en la concesión del Puerto marítimo de Esmeraldas, para lo cual, se establecen los objetivos específicos:

- Definir las características del puerto de Esmeraldas
- Diagnosticar la situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante el período de 2015 a 2020
- Describir las potencialidades y desventajas del puerto marítimo de Esmeraldas para la determinación de los factores que inciden para su concesión

MARCO TEÓRICO

1.1 Puerto Marítimo

Las actividades comerciales que se realizan a través del transporte marítimo constituyen un eje importante en el desarrollo económico mundial. De acuerdo con Valenzuela, Giner, y Ripoll, (2019), el transporte marítimo es la columna vertebral de la globalización, puesto que más del 80% del comercio mundial se realiza por este medio. Los puertos marítimos permiten el ingreso y salida de buques por los cuales se transportan mercancías que llegan a las ciudades y países desde distintas partes del mundo, así mismo, en los puertos se realizan actividades de carga, descarga y almacenamiento de estas mercancías.

Los puertos marítimos, en los que las actividades portuarias se realizan en condiciones apropiadas, han permitido el crecimiento y desarrollo de las ciudades donde se han asentado (Rúa, 2006; Bobadilla & Venegas, 2018). De igual manera, Esteban, Zárate y Graña (2015) señalan que además del desarrollo de ciudades y países, los puertos se convierten en promotores del crecimiento de las ciudades donde están situados y cada vez más forman parte de las cadenas de producción, transporte y distribución de las mercancías que arriban o salen en como resultado del comercio internacional.

Entre las funciones de los puertos, como carga y descarga de mercancías de los buques, también se realizan la manipulación, depósito y almacenamiento; pero también permiten que las autoridades de la administración pública, como aduanas, sanidad, entre otras, puedan llevar a cabo

las actividades de inspección y control de estas. En los puertos se prestan servicios generales y básicos (Manual de Comercio Exterior, 2018). Los servicios generales son las actividades comunes que brinda la Autoridad Portuaria competente y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud; pudiendo ser prestados directamente o a través de terceros. Entre los servicios generales se encuentran: Orden, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre, señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave al puerto, vigilancia y seguridad, dragado de las áreas comunes, lo cual permite que recalen naves de mayor número de contenedores, limpieza, prevención y control de emergencias, contra incendios en naves a flote.

Mientras que los servicios básicos son considerados como aquellas actividades comerciales desarrolladas en los recintos portuarios que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Estos son:

Servicios técnico-náuticos:

- Practicaje
- Remolcaje
- Amarre y desamarre de naves
- Buceo

Servicios al pasaje:

- Transporte de personas
- Servicios de manipulación y transporte de mercancías:
- Embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercancías
- Almacenamiento
- Avituallamiento

- Abastecimiento de combustible
- Servicios de residuos generados por naves: Recolección de residuos

1.2 Concesión

La concesión o contratos de concesión son contratos a través de los cuales se otorgan los derechos de uso o explotación de bienes o servicios de dominio público a una empresa privada durante un tiempo determinado. Según Suasnavas (2007), las concesiones son entendidas como un negocio donde el proceso administrativo y jurídico se da con el fin de prestar un servicio público y cumplir con el objetivo principal de satisfacer la necesidad colectiva. Esta actividad tiene implicación diversos campos de la actividad humana como son: transporte de carretera, transporte por trenes, servicios portuarios y aeroportuarios, el mantenimiento y gestión de las carreteras, gestión de residuos, producción de fuente de energía, parques nacionales, entre otras actividades consideradas estratégicas para el estado.

Así, la concesión como señala Bielsa (s.f.)

“Es aquel contrato administrativo a través del cual, el Estado, los gobiernos seccionales, o las entidades de derecho público, por medio de la potestad que les otorga la ley, delegan parte de su autoridad para que un particular, persona natural o jurídica, administre un servicio por un tiempo determinado ejecute una obra pública, a cambio de recibir como pago las tasas de cobro que los particulares deben cancelar por la utilización del servicio que se ha concesionado”.

En este apartado se denota al proceso de concesión como el acto de “delegar”, con el primordial objetivo de lograr maximizar los beneficios, por medio de los cambios de

infraestructura necesarios, lo cuales, el estado no puede llevar a cabo, ya sea por incapacidad logística, económica, o porque el coste rebasaría en sumo grado los beneficios a obtenerse.

Esta explotación del servicio público se da a riesgo del concesionario, pero la institución que cede esta explotación mantiene el control y la vigilancia. Por otro lado, Villar (2006) destaca que la concesión de obra pública tiene un doble encaje porque la retribución que obtiene la empresa a la que se le otorga la concesión puede ser pública presupuestaria diferida y al mismo tiempo puede ser privada.

Al mencionar concesión portuaria, hace referencia al proceso por el cual la autoridad portuaria nacional cede o delega a una empresa de carácter privado o a la economía popular y solidaria, la totalidad o parte de las instalaciones y actividades, con la finalidad que dicha empresa realice los cambios logísticos y de infraestructura para mejorar las instalaciones y potenciar los servicios, de que los réditos obtenidos por el puerto sean mayores a los proporcionados antes de la concesión.

En el Ecuador, esta actividad se encuentra regulada por el estado, y transcrita en el Reglamento de Delegación de servicios, en este esquema se establece la exclusividad que se otorga, desde la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, hasta el mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamiento estatales preexistentes (Reglamento de Delegación de Servicios, 2011).

En el ya nombrado reglamento, se establece la normativa legal y las condiciones a las cuales están sujetos, tanto el concesionario, como aquel que otorga la concesión, en este constan características particulares fijadas en los derechos y obligaciones de la licitación, los cuales comprenden los siguientes aspectos:

- 1.- Identificación y descripción detallada del servicio público a delegarse, del modelo de negocio y del objeto de contratación.

2.- Plan de inversiones de las obras y equipamientos requeridos, con perfiles técnicos mínimos para su diseño, ejecución, y conservación para la explotación del servicio, según corresponda.

3.- Sistema tarifario y procedimiento de revisión, de ser el caso.

4.- Justificación y establecimiento del equilibrio económico y financiero del contrato, que sustente el plazo, tarifas, inversiones y costos y rentabilidad aceptable.

5.- Fórmula de restablecimiento del equilibrio económico y financiero del contrato de delegación/ concesión.

6.- Régimen de regalías y contraprestaciones en favor del Estado.

7.- Régimen y mecanismos de regulación a cargo del ente rector sectorial.

8.- Toda otra estipulación que fuere necesaria incluir en los pliegos de la licitación, por conveniencia o por mandato de la normativa propia de cada sector.

Todas las mencionadas anteriormente son las condiciones que deben estar establecidas con total transparencia para evitar confusiones y garantizar un buen servicio, de manera que permite la competitividad entre puertos. Durante el proceso de concesión, los cambios o mejoras a implementarse, estarán a cargo del estado o del concedente sin cargo o recargo adicional.

Existen varios modelos de administración portuaria, entre los cuales se encuentran algunos que detallan las distintas formas como se puede realizar la concesión de un puerto (González, 2013):

- Puerto de Servicio Público: también llamado “Service Port”, en este modelo, tanto la operación e infraestructura son responsabilidad y propiedad de la autoridad portuaria nacional.
- Puerto de Herramienta o “Tool Port”: en este modelo, la infraestructura y la administración del puerto pertenecen al Estado, con la particularidad que algunos servicios son otorgados

en concesión a entes privados, como puede ser el mantenimiento de la infraestructura. La operación de la carga y descarga es provista por empresas de estibadores.

- Puerto Terrateniente o Propietario (Land Lord Port): designa como propietario del puerto al Estado, aunque los servicios de remolque y practicaje son prestados a empresas portuarios privados. Generalmente el puerto está dividido en varias terminales independientes, cada operador es totalmente responsable de la administración, operación y mantenimiento de su terminal, así como de la inversión requerida y el mantenimiento de la infraestructura común.
- Puerto Privado (Private Port): este modelo expresa aquellos puertos de propiedad netamente privada. El remolque, pilotaje pueden ser prestados por empresas privados o estatales. Aquí, el operador portuario tiene la total responsabilidad sobre el desarrollo e inversión de la infraestructura, al igual que la operación y mantenimiento tanto de la superestructura como de la infraestructura. Debido a que el estado vende al sector privado todo su patrimonio, esto incluye desde el terreno, muelle, dársenas, y al mantener solo la regulación sobre este, pero no el control sobre su infraestructura y operatividad se ha convertida en una forma muy infrecuente de privatización.

1.3 Puerto de Esmeraldas

El Puerto de Esmeraldas, administrado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, es una entidad con personería jurídica y de derecho público con patrimonio y fondos propios constituido en 1970. La finalidad de la constitución y construcción del Puerto de Esmeraldas fue la realización de obras portuarias y la organización de los servicios del Puerto. Este puerto fue el primero con la intención de ser privatizado, inicialmente por un periodo de 25 años, cediendo el control y administración de sus instalaciones en el año 2004 (Chico & Trujillo, 2007). Este proceso

permitiría la modernización del puerto, incremento de la competitividad y desarrollo para la provincia de Esmeraldas. Sin embargo, este proceso no llegó a cumplirse debido a que la empresa ofertante incumplió los términos del contrato (Pesantez, 2016), por lo cual el puerto pasó a ser administrado nuevamente por el estado, a través de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

De acuerdo con Plaza (2016), el Puerto de Esmeraldas tiene como característica principal que es un puerto multipropósito, cuya capacidad permite recibir buques portacontenedores, mixtos y de tipo clásico o tradicional. Por el movimiento de cargas, este puerto es especializado en carga general y al granel. Los principales productos que se exportan a través de este puerto son: astillas de madera, aceite crudo de palma y crudo de petróleo. Mientras que los principales productos de importación son: hierro, acero, partes de vehículos para ensamblar (CKD) y equipos petroleros.

La actividad del puerto de Esmeraldas beneficia a ciudades de la zona norte del país, incluida la capital, Quito (González & Córdova, 16 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura , 2012). Las empresas prefieren mover sus mercaderías por la facilidad y rapidez de los trámites y la seguridad del puerto (Astudillo, 2016).

MARCO METODOLÓGICO

La investigación fue de tipo descriptiva, según Salinas y Cárdenas (2009) este tipo de investigación busca definir las propiedades del objeto de estudio, a través de esta, se recopila información del fenómeno que se estudia de manera independiente o colectiva. Por medio de este tipo de investigación se permitió diagnosticar la situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante 2015-2021 para la determinación de los factores que inciden en la concesión del Puerto. El enfoque de investigación fue cualitativo, Hernández, Fernández y Baptista (2014), señalan que este tipo de enfoque permite recolectar datos sin medir de forma numérica. A través de este enfoque se buscó obtener información de la situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante 2015-2021, del volumen de importación y exportación y del tipo de mercadería que se exporta, además de las características del puerto y de los factores que inciden en su concesión.

Las técnicas empleadas fueron la revisión documental y la entrevista. La técnica de la revisión documental es muy usada en las investigaciones cualitativas, pues facilita la recopilación y selección de información a través de libros, revistas, grabaciones, entrevistas, entre otros (Gómez, Carranza, & Ramos, 2016), por medio de estas técnicas se recopiló información de trabajadores del puerto y exfuncionarios. Como instrumento se utilizó la guía de entrevista.

RESULTADOS

Situación del puerto marítimo de Esmeraldas durante el período 2015-2020

De acuerdo con el reporte estadístico de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) en 2020 arribaron un total de 80 naves que, por la carga, corresponden a naves containeras, carga general, graneles sólidos y graneles líquido.

Tabla 1. Total importaciones y exportaciones según el tipo de carga en toneladas métricas del 2020

	Tipo De Carga				Total
	General	Contenerizada	Sólidos	Líquidos	
Importación	18,666	14,998	73,620	42,110	149,394
Exportación	1,953	406		43,337	45,696
Total	20,619	15,404	73,620	85,447	195,090

Fuente: SPTMF (2021). Elaborado por la autora.

Como se puede apreciar en la Tabla 1, en el puerto de Esmeraldas se movilizó un total de 195,090 toneladas métricas al 2020. El total de la carga de importación movilizada a través de este puerto fue de 149,394 toneladas métricas; mientras que el total de la carga de exportación movilizada fue de 45,696 toneladas métricas. Del total de la carga importada, la mayor parte correspondió a carga sólida, mientras que del total de la carga de exportación fue líquida.

El movimiento de carga a través del puerto fue disminuyendo durante el periodo analizado (Tabla 2). En 2015, en el puerto se movilizaban 725,511 toneladas métricas de mercancía y este movimiento fue disminuyendo, siendo que durante 2020 se movilizó 195,090 toneladas métricas.

Tabla 2. Histórico del movimiento de carga de tráfico internacional durante 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
725,511.00	719,710.44	581,248.97	546,241.00	351,248.00	195,090.00

Nota. Valores en toneladas métricas. Fuente: SPTMF (2021). Elaborado por la autora.

Al igual que el movimiento de mercancías, el número de naves también disminuyó en el periodo analizado, pasando de que al puerto lleguen 227 naves en 2015 a 80 naves en 2020 (Tabla 3).

Tabla 3. Número de naves que movilizaron carga de tráfico internacional durante 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
227	177	188	187	142	80

Nota. Valores en toneladas métricas. Fuente: SPTMF (2021). Elaborado por la autora

Las importaciones de los diferentes tipos de cargas variaron durante el periodo analizado. Respecto a las cargas, como se aprecia en la Tabla 4, el principal tipo de carga que se importa a través del Puerto es de tipo sólida, seguida de la carga al granel líquido y la carga contenerizada; otros tipos de cargas que se importan son vehículos y carga general.

Tabla 4. Histórico de importaciones de los diferentes tipos de cargas y naves movilizadas

Tipo de Carga	2015	2016		2017		2018		2019	
	Importación	Nav es	Importación						
Carga General	54,977	47	197,361.82	34	79,725.14	23	27,122.00	9	15,013.00
Contenerizada	38,354	54	57,600.07	53	83,756.59	54	65,431.00	50	39,027.00
Granel Sólido	50,810	5	75,167.17	5	62,909.00	8	164,994.00	5	148,831.00
Granel Líquido	14,219	43	33,300.00	47	39,215.00	36	40,166.00	20	60,811.00
Vehículos	2,345	28	8,308.46	49	17,827.07	62	40,632.00	57	28,092.00
Pasajero	0	0	0.00	0	0.00	2	0.00	1	0.00
Por Mantenimientos	0	0	0.00	0	0.00	2	0.00	0	0.00
Total	160,705	177	371,737.52	188	283,432.80	187	338,345.00	142	291,774.00

Nota. Valores en toneladas métricas. Fuente: Autoridad Portuaria de Esmeraldas (2020).
Elaborado por la autora

1.4 Potencialidades y desventajas del puerto marítimo de Esmeraldas

El puerto comercial de Esmeraldas, administrado por Autoridad Portuaria de Esmeraldas, se destaca por contar con un puerto multipropósito, con acceso directo desde mar abierto, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves, y que cuenta, además, con servicios calificados de remolque y practicaaje. Tiene una ubicación geoestratégica con relación a los mercados de Asia, y lo equidistante que se encuentra a los del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubica en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítima portuaria (SPTMF, 2021).

Según la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) (2021), el puerto de Esmeraldas tiene instalaciones de un área superior a 732.525 m² (más de 73 hectáreas) y posee las infraestructuras y facilidades como: muelle principal para recibir hasta dos buques. Muelle Roll-on Roll-off para carga y descarga rodante ubicada contigua al muelle principal. Un muelle de servicios. Almacenamiento para contenedores, vehículos, carga general, gráneles (sólidos y líquidos). Cinco bodegas recubiertas. Una planta eléctrica que proporciona energía durante las 24 horas del día. Infraestructura y equipos para el manejo de carga peligrosa, también cuenta con una bodega para el almacenamiento de esta. Edificios administrativos de oficinas.

Balizamiento que facilita el arribo de las naves. Estación de control meteorológica y mareas. Seguridad integral: puerto calificado con código ISPS, cero robos.

Estas características del puerto lo convierten en uno de los más atractivos; sin embargo, la operatividad de este ha disminuido en los últimos años.

Los resultados de las entrevistas arrojaron que existen factores internos y externos que inciden en la concesión del puerto. Como se aprecia en la Tabla 5, los factores que inciden en

operatividad y concesión del puerto son principalmente externos, relacionados a la disminución de las importaciones y exportaciones de cargas por parte de clientes, lo que conllevó a la reducción y falta de frecuencia de líneas navieras desde y hacia el puerto, estos factores tienen un impacto alto. Por otra parte, el factor que más impacto tiene en que el puerto no esté concesionado es el cambio de autoridades que no permite la continuidad del proceso.

Tabla 5. Factores que inciden en la operatividad y concesión del puerto de Esmeraldas

Factores	Impacto
Diminución de importaciones por parte de clientes	Alto
Diminución de exportaciones por parte de clientes	Alto
Crisis	Medio
Problemas en el puerto	Bajo
Tarifas altas	Alto
Cambio de autoridades	Alto
Puerto público	Medio
Falta de frecuencia de líneas navieras	Alto
Falta de equipos y maquinarias	Medio
Servicio no ágil	Medio

Elaborado por la autora

Como se muestra en la figura 1, entre los factores internos se encuentran los relacionados a la operatividad debido a que el puerto no cuenta con todos los equipos y maquinarias necesarias para garantizar la movilización de la carga de manera eficiente, por lo que se deben realizar inversiones altas.

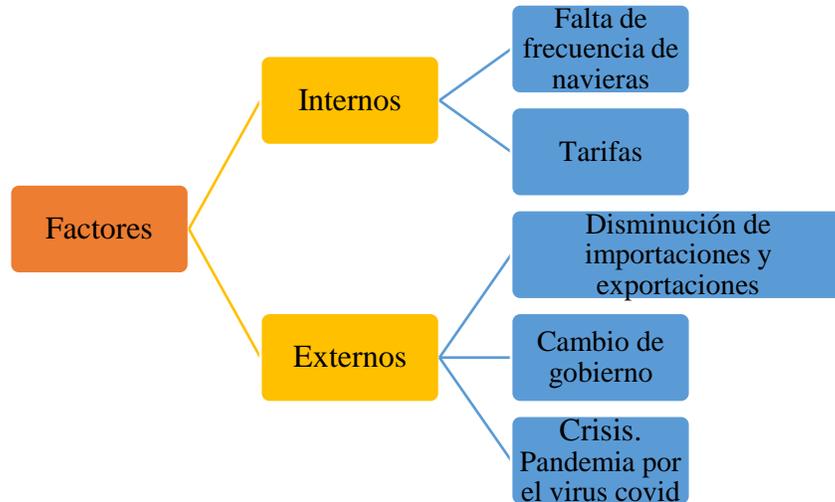


Figura 1. Factores que inciden en la operatividad y concesión del puerto de Esmeraldas. Elaborado por la autora.

Otro de los factores se relaciona con las tarifas que el puerto cobra a los clientes en comparación a los demás puertos, la cual es la más alta del país. Por ser un puerto público, el presupuesto de este es asignado por el Ministerio de economía y finanzas, de igual manera el tarifario, es decir, los valores que el puerto cobra son establecido por esta misma cartera de estado, importadoras y exportadoras, por lo que estas han dejado de importar y exportar sus cargas por los altos costos que se cobran en el puerto.

Por otro lado, con relación a los factores externos, los cuales inciden mayormente en la concesión del puerto de Esmeraldas no se ha podido dar porque por retraso del concurso por parte de las autoridades gubernamentales, del cambio de gobierno y de la pandemia por el virus covid-19.

CONCLUSIONES

El puerto marítimo de Esmeraldas es un puerto multipropósito especializado en carga general y al granel, que por su ubicación geográfica se convierte en el principal puerto de entrada para los buques que provienen del pacífico norte y la conexión a las provincias de Pichincha, Imbabura, Santo Domingo y del oriente norte.

Con relación a la situación del puerto de Esmeraldas, este ha perdido competitividad durante el periodo analizado. Se evidenció una disminución de las operaciones, el número de naves que arribaron al puerto también decreció, mientras que el movimiento de cargas varió.

Por otro lado, las potencialidades del puerto son mayores que las desventajas, cuenta con una ubicación estratégica y atractiva, además de instalaciones adecuadas. Sin embargo, por la disminución de la actividad y la falta de inversión, no cuentan con equipos y maquinarias necesarias para facilitar y agilizar las operaciones.

Los factores que inciden en la concesión del puerto de Esmeraldas se deben situaciones externas como el cambio de gobierno y la pandemia por el covid-19.

RECOMENDACIONES

Se recomienda una intervención al puerto por parte de las autoridades gubernamentales que permita realizar un diagnóstico de su situación y determinar las pérdidas producidas por la reducción de la operatividad de este. Por otro lado, es imperioso que la concesión se lleve a cabo para que se realicen las inversiones correspondientes con la finalidad de continuar con las operaciones, recuperar y atraer clientes, mejorar la competitividad y, contribuir al comercio y desarrollo de la provincia de Esmeralda y del país.

BIBLIOGRAFÍA

- Astudillo, S. (2016). Investigación de las Actividades Logísticas Portuaria de Exportación del Puerto de Esmeraldas Periodo 2010 - 2015. Obtenido de <http://201.159.223.180/bitstream/3317/5385/1/T-UCSG-PRE-ESP-CFI-220.pdf>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2020). *Volumen por tipo de carga del Puerto de Esmeraldas desde 2015 hasta 2019 en toneladas métricas*.
- Bobadilla, J., & Venegas, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. *Punto De Vista*, 9(13). doi:<https://doi.org/10.15765/pdv.v9i13.1115>
- Cámara Marítima del Ecuador. (s.f.). *Cámara Marítima del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-esmeraldas-ape/>
- Chico, R., & Trujillo, M. (2007). Procesos de modernización de los puertos comerciales del estado: una propuesta de reforma legal. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/773/1/06404.pdf>
- Ekos. (Septiembre de 2021). *Ekos*. Obtenido de <https://www.ekosnegocios.com/articulo/falta-de-inversion-provoca-perdidas-de-mas-de-usd-86-millones-en-el-puerto-de-esmeraldas>
- Esteban , A., Zárate , C., & Graña , F. (2015). Propuesta para el Análisis de la Competitividad de la Terminal Pesquera del Puerto de Mar del Plata. Obtenido de <http://nulan.mdp.edu.ar/2393/1/esteban.etal.2015.pdf>
- Gabardo, E., & López, V. (2021). Característica relacional y mutabilidad de los contratos estatales: la concesión como herramienta de planeación. *Derecho Administrativo*(25), 285-308.

Gómez, D., Carranza, Y., & Ramos, C. (2016). Revisión documental, una herramienta para el mejoramiento de las competencias de lectura y escritura en estudiantes universitarios. *Chakiñan*, 46-56.

González, F. (2005). Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. *Economía Mundial*(12), 123-148. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/866/86612671005.pdf>

González, R., & Córdova, F. (2012). El puerto de Esmeraldas, nodo muy pequeño en la red del pacífico sudamericano. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Roberto-Gonzalez-Gonzalez/publication/334724701_THE_PORT_OF_ESMERALDAS_VERY_SMALL_NODE_IN_THE_NETWORK_OF_THE_SOUTH_AMERICAN_PACIFIC/links/5d3c7739a6fdcc370a660119/THE-PORT-OF-ESMERALDAS-VERY-SMALL-NODE-IN-THE-NETWORK-O

González, R., & Córdova, R. (2012). 16 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura . *El Puerto de Esmeraldas, nodo muy pequeño en la red del pacífico sudamericano*. La Habana. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/334724701_THE_PORT_OF_ESMERALDAS_VERY_SMALL_NODE_IN_THE_NETWORK_OF_THE_SOUTH_AMERICAN_PACIFIC

Hernández , R., Fernández , C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). México: McGraw-Hill Interamericana.

- Loo, M. (2019). El desafío de las concesiones de obra pública: ¿qué son y por qué se utilizan en Chile? *Revista de Derecho (Valdivia)*, 22(2), 185-206. Obtenido de https://pdfs.semanticscholar.org/9092/557001320b3ae66a1a3e9115d408b9207d19.pdf?_ga=2.42228450.657758543.1639760126-1394929810.1638512427
- López, J., & Huerta, A. (2019). Análisis de la misión y visión de los puertos marítimos en América Latina. En *Innovación empresarial en logística y cadena de suministro* (págs. 86-100). Obtenido de <http://redibai-myd.org/portal/wp-content/uploads/2020/01/8617-42-5.pdf#page=92>
- Manual de Comercio Exterior. (2018). *Manual de Comercio Exterior*. Obtenido de <https://www.manualdecomercioexterior.com/2018/03/el-puerto-y-los-servicios-portuarios.html>
- Pesantez, k. (2016). El desarrollo portuario del Ecuador cambia de timón. Concesiones privadas impulsarán los puertos. *Revista Gestión*(269), 38-44. Obtenido de https://revistagestion.ec/sites/default/files/import/legacy_pdfs/269_004.pdf
- Plaza, R. (2016). Implementación de patio para una terminal de contenedores en el Puerto Comercial de Esmeraldas. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/7907/1/T-UCE-0011-145.pdf>
- Rodríguez, D., García, C., & Jaramillo, C. (2018). La accesibilidad terrestre a los puertos marítimos de Colombia. Una aproximación desde la equidad territorial. *Entorno Geográfico*(15), 8-46. Obtenido de <https://entornogeografico.univalle.edu.co/index.php/entornogeografico/article/view/6708/9051>

- Rúa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Salinas, P., & Cárdenas, M. (2009). *Métodos de Investigación Social*. Quito, Ecuador: Universidad Católica del Norte.
- SPTMF. (2021). *Estadísticas portuarias y de transporte marítimo*. Obtenido de <https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/gCyAirikwTLq2nM#pdfviewer>
- Suasnavas, D. (2007). Estudio y análisis de la teoría de la imprevisión y su aplicabilidad en el proceso precontractual de los contratos de concesión de obra pública en el Ecuador. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/789/1/T492-MDE-Suasnavas-Estudio%20y%20an%C3%A1lisis%20de%20la%20teor%C3%ADa%20de%20la%20imprevisi%C3%B3n%20y%20su%20....pdf>
- Torres, T. (2018). Diagnóstico de los puertos del Caribe colombiano y su importancia en la competitividad. Obtenido de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/18025/TorresP%c3%a1ez-JheimyTatiana-2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Urueta, J. M. (2006). El contrato de concesión de obras públicas. Obtenido de https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/858/Contrato_de_concesion.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Valenzuela, L., Giner, A., & Ripoll, V. (2019). Una propuesta metodológica para la gestión integral de los puertos marítimos. *Criterio Libre*, 17(30), 257-277.

Vergara, M., & Herrera Yulien, A. M. (2021). Ciudad y puerto en Esmeraldas, Ecuador: una aproximación histórica. 161-182.

Villar, F. (2006). La concesión administrativa de obra pública como nueva fórmula de gestión de servicios sanitarios. *14*. Obtenido de <https://www.ajs.es/sites/default/files/2020-06/2006-extraordinario%20XIV%20Congreso.pdf>

ANEXOS

Cuestionario de preguntas para entrevista para artículo académico

Tema: Factores que inciden en la concesión del puerto marítimo de Esmeraldas, Ecuador

Autor/a: Tatiana Mishell Cabascango Gonza

¿Por qué la carga movilizada a través del puerto ha variado?

La disminución de la carga es porque clientes grandes, que movilizaban 200 contenedores, dejaron de importar. No se han ido los clientes, la variación es porque las empresas que movilizaban en grandes volúmenes dejaron de hacerlo.

La pandemia ocasionó que las empresas dejen de importar mercancías, lo que ocasionó que el flujo de contenedores disminuya, impactando en las frecuencias de las líneas navieras.

Previo a la pandemia, empresas con una representación de entre el 30% y 50% dejaron de movilizar cargas por el puerto. Principal motivo, que una de las empresas quebró y otra porque tiene una planta en la provincia del Guayas, por tanto, movilizan la carga por Guayaquil y otro motivo porque empezaron a producir en el país.

¿Cuáles son las limitaciones que el puerto de Esmeraldas enfrenta?

Falta de flexibilidad para negociar. Por ser un puerto público deben regirse por las normativas, por lo que se ven obligados a tener mayor exigencia con los clientes en comparación con otros puertos, por lo cual estos deciden irse a otros puertos.

El cambio de autoridades no ha permitido renegociar las tarifas.

Tarifa a la nave que el puerto cobra a la línea, por el canal de acceso. Esta tarifa es revisada por la SPTMF y regulada por esta misma tarifa.

¿Cuáles son los factores que afectan a la operatividad del puerto?

Son pocos pero que tienen un gran impacto. El tema de la negociación afecta mucho, se está compitiendo con tres puertos privados que sí tienen capacidad de negociación. Además, que el puerto de Esmeraldas es pequeño en comparación a los demás.

Ser el único puerto público no permite competir a nivel de tarifas.

Por otro lado, la burocracia. El cambio de autoridades no permite que los procesos finalicen.

Por otra parte, factores externos como las crisis mundiales y la pandemia que afecta a las empresas y por ende a la movilización de las cargas.

De igual manera, por cambios en las empresas, que deciden no importar o exportar grandes volúmenes de mercancías porque se han visto afectados y así mismo deciden producir internamente.

Por otro lado, falta de líneas navieras que tengan frecuencia hacia y desde el puerto.

¿Qué acciones han tomado las autoridades para mejorar la situación del puerto?

Todas las autoridades que han pasado por el puerto han solicitado cambios en las tarifas. Así mismo, han tratado de negociar con los clientes, sin embargo, a pesar de que movilizar cargas a través del puerto les resulta más atractivo, estas negociaciones no han tenido éxito porque las tarifas en otros puertos son mejores.

¿Por qué el puerto no ha sido concesionado?

El puerto ya estuvo concesionado antes, sin embargo, la empresa no cumplió con la programación establecida para realizar obras. Actualmente la concesión del puerto está en proceso, pero el cambio de autoridades no ha permitido que se lleve a cabo.