



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Análisis logístico del sistema portuario y marítimo del Ecuador: un enfoque hacia la integración regional y comercial

Vilema Escudero, Segundo Fabián

2007

Cita APA: Vilema Escudero, S. (2007). Análisis logístico del sistema portuario y marítimo del Ecuador : un enfoque hacia la integración regional y comercial. Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Posgrado

Este documento forma parte de la colección de tesis de posgrado de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Col. 1502/0225



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CATALOGADO

ANÁLISIS LOGÍSTICO DEL SISTEMA PORTUARIO Y
MARÍTIMO DEL ECUADOR
UN ENFOQUE HACIA LA INTEGRACIÓN REGIONAL Y
COMERCIAL.

TESIS PRESENTADA PARA OPTAR AL TÍTULO DE MAGISTER DE LA
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES EN GESTIÓN EMPRESARIA DEL
COMERCIO EXTERIOR Y LA INTEGRACIÓN

SEGUNDO FABIAN VILEMA ESCUDERO

DIRECTOR DE TESIS: DR. JUAN ALBERTO ROCCATAGLIATA

90/p. D. 310, D. 322, H. 341 (204)
V2A
Tesis M
Buenos Aires, Argentina
Mayo 2007

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE TABLAS.	V
ÍNDICE DE GRÁFICOS.	VII
I ANTECEDENTES	11
1. ECUADOR	12
1.1. ASPECTO GEOGRÁFICO	12
1.2. ASPECTO ECONÓMICO	13
1.3. ASPECTO COMERCIAL	14
2. INTEGRACIÓN REGIONAL Y COMERCIAL DEL ECUADOR	17
2.1. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN	17
2.2. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES	18
2.3. COMUNIDAD SUDAMERICANA DE NACIONES	20
2.3.1. IIRSA	22
2.4. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ANDINO	27
2.5. ACUERDOS COMERCIALES	29
2.5.1. ACUERDOS DE COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA	29
2.5.2. SISTEMA DE PREFERENCIAS ARANCELARIAS GENERALI- ZADAS	29
2.5.3. ACUERDO DE PREFERENCIAS ARANCELARIAS ANDINAS Y ERRADICACIÓN DE DROGAS	32
2.5.4. DIFERENCIAS ENTRE ATPDEA Y SPG	33
3. SISTEMA PORTUARIO Y MARÍTIMO DEL ECUADOR	35
3.1. SISTEMA PORTUARIO DEL ECUADOR	35
3.2. CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE Y PUERTOS . .	36
3.3. DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y LITORAL . .	37

3.4. ENTIDADES PORTUARIAS	38
3.4.1. PUERTO DE ESMERALDAS	39
3.4.2. PUERTO DE MANTA	41
3.4.3. PUERTO DE GUAYAQUIL	43
3.4.4. PUERTO BOLÍVAR	45
3.5. SISTEMA MARÍTIMO DEL ECUADOR	47
4. SISTEMA PORTUARIO Y MARÍTIMO INTERNACIONAL	49
4.1. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL	49
4.2. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO	51
4.3. COMITÉ MARÍTIMO DE LA UNCTAD	52
4.4. SISTEMA MARÍTIMO INTERNACIONAL	53
II MARCO NORMATIVO	58
5. NORMAS INTERNACIONALES	59
5.1. CONVENIO INTERNACIONAL REGLAS DE LA HAYA	59
5.2. CONVENIO INTERNACIONAL REGLAS DE LA HAYA - VISBY	60
5.3. CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS	61
5.4. CONVENIO INTERNACIONAL REGLAS DE HAMBURGO	62
5.5. CONVENIO DE LA ONU SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL	64
5.6. REGLAS UNCTAD/CCI	66
6. NORMAS SUPRANACIONALES	67
6.1. NORMATIVA DE LA CAN	67
7. NORMAS NACIONALES	69
7.1. NORMATIVA NACIONAL	69
III MARCO TEÓRICO	71
8. LOGÍSTICA EMPRESARIAL	72
8.1. LOGÍSTICA	72
8.2. GESTIÓN LOGÍSTICA	74
8.3. GESTIÓN LOGÍSTICA EN EL COMERCIAL INTERNACIONAL	75
8.3.1. LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL	75
8.3.2. DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL	76

9. GESTIÓN LOGÍSTICA PORTUARIA	105
9.1. ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA	106
9.1.1. CONTEXTO ESTRATÉGICO DE UNA ZAL	107
9.1.2. ORIENTACIÓN GENERAL DE LA ZAL	107
9.1.3. DISEÑO FUNCIONAL DE UNA ZAL	108
9.1.4. PROMOCIÓN Y GESTIÓN DE UNA ZAL	113
9.1.5. EFECTOS DE UNA ZAL	113
IV UN MODELO LOGÍSTICO PORTUARIO Y MARÍTIMO PARA EL ECUADOR	115
10. INTRODUCCIÓN	116
11. ANÁLISIS LOGÍSTICO DE LOS PRODUCTOS ECUATORIANOS	117
11.1. CLASIFICACIÓN DE LA CARGA A TRANSPORTAR VÍA MARÍTIMA .	117
11.1.1. PRODUCTOS ECUATORIANOS	118
11.1.2. PRODUCTOS IMPORTADOS	122
11.2. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL ECUADOR	122
11.2.1. RUTAS DE TRANSPORTE	122
11.2.2. TERMINALES DE CARGA	124
11.3. ANÁLISIS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN EL ECUADOR	125
11.3.1. COSTOS DE LOS PROCESOS DE COMERCIALIZACIÓN IN- TERNACIONAL.	126
11.4. ELECCIÓN DE LA CADENA ÓPTIMA	132
11.4.1. ANÁLISIS DE LOS INCOTERMS	133
11.4.2. MATRIZ DE COSTOS Y TIEMPO	135
12. ESTRUCTURA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICO DEL ECUADOR	136
12.1. ESTRUCTURA VIAL PORTUARIA	136
12.1.1. VÍAS DE ACCESO HACIA EL PUERTO DE ESMERALDAS . .	138
12.1.2. VÍAS DE ACCESO HACIA EL PUERTO DE MANTA	139
12.1.3. VÍAS DE ACCESO HACIA EL PUERTO DE GUAYAQUIL	140
12.1.4. VÍAS DE ACCESO HACIA PUERTO BOLÍVAR	141
12.2. ESTRUCTURA FERRO-PORTUARIA	142
12.3. ESTRUCTURA AEROPORTUARIA	143
12.4. PROYECTOS DE INTEGRACIÓN REGIONAL	145

12.4.1. EJE ANDINO	145
12.4.2. EJE MULTIMODAL AMAZÓNICO	148
13. POTENCIAL DE DESARROLLO DE ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA	
PORTUARIA EN EL ECUADOR	150
13.1. ENTORNO ESTRATÉGICO PORTUARIO	150
13.2. ENTORNO OPERATIVO PORTUARIO	151
13.3. DISEÑO FUNCIONAL	154
13.3.1. PUERTO DE ESMERALDAS	154
13.3.2. PUERTO DE MANTA	157
13.3.3. PUERTO DE GUAYAQUIL	159
13.3.4. PUERTO BOLÍVAR	161
13.4. ORGANIZACIÓN Y CONTROL DE LA GESTIÓN PORTUARIA	163
13.5. IMPORTANCIA DEL DESARROLLO LOGÍSTICO	165
V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	166
VI ANEXOS	169
A. NORMATIVAS	170
A.1. LEY GENERAL DE PUERTOS	170
A.2. LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO NACIONAL	174
A.3. LEY DE FACILITACIÓN DE LAS EXPORTACIONES Y DEL TRANSPORTE ACUÁTICO	181
A.4. LEY DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	187
A.5. LEY DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIÓN	194
B. FORMULARIOS	208
B.1. MATRIZ COSTO - TIEMPO DE LA CADENA DFI	208
B.2. LISTA DE CHEQUEO	210
C. ILUSTRACIONES	216
C.1. PUERTO DE ESMERALDAS	216
C.2. PUERTO DE MANTA	217
C.3. PUERTO DE GUAYAQUIL	217
C.4. PUERTO BOLÍVAR	218
BIBLIOGRAFÍA.	219

ÍNDICE DE TABLAS

1.1.	Ecuador: Principales Indicadores Económicos	14
2.1.	ALADI: Principales Indicadores Económicos	18
2.2.	CAN: Balanza Comercial 2004 - 2005	20
2.3.	Comunidad Sudamericana de Naciones: Principales Indicadores Económicos - 2005	21
2.4.	Diferencias Económicas entre USA y Ecuador	28
2.5.	Convenios, Acuerdos y Tratados Comerciales firmados por el Ecuador con otros Países	30
2.6.	Exportaciones Ecuatorianas hacia USA según Sistema de Preferencias (1993 - 2001)	33
3.1.	Puerto de Esmeraldas - Movimiento Portuario 1994 - 2005	40
3.2.	Puerto de Manta - Movimiento Portuario 1994 - 2005	42
3.3.	Puerto de Guayaquil - Movimiento Portuario 1994 - 2005	44
3.4.	Puerto Bolívar - Movimiento Portuario 1994 - 2005	46
3.5.	Flota Marítima del Ecuador - 2003	48
4.1.	Principales Operadores de Contenedores en el Mundo - 2005	54
4.2.	Principales Terminales de Contenedores en el Mundo - 2005	56
8.1.	Frecuencia en el Transporte según el Tipo de Carga	79
8.3.	Dimensiones de Los Palets	84
8.5.	Diferencias entre Medios de Transporte Internacional de Carga	93
8.7.	INCOTERMS 2000	101
11.1.	Exportaciones del Petróleo del Ecuador según Terminal - 2004	119
11.2.	Principales Empresas Exportadoras de Productos Tradicionales Ecuatorianos - 2005	120

11.3. Movimiento de los Puertos Ecuatorianos según Tipo de Carga (Toneladas Métricas) - 2005	121
11.4. Agencias Navieras Establecidas en el Ecuador - 2005	124
11.5. Movimiento de Carga y Tráfico de Naves de los Puertos Ecuatorianos - 2005	125
11.6. Precios Referenciales FOB de los Productos Ecuatorianos y Forma de Embalaje - 2006	127
11.7. Costos de Fletes Marítimos - 2005	131
11.8. Sistema Andino de Franjas de Precios - 2006	132
12.1. Red Vial Estatal del Ecuador (KM)	137
13.1. Zonas de Influencia Portuaria	151
13.2. Indicadores Operativos - Puertos de Esmeraldas y Manta	152
13.3. Indicadores Operativos - Puertos de Guayaquil y Bolívar	153
13.4. Operadores Logísticos Portuarios Establecidos en el Ecuador - 2005	164

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1.1.	Mapa del Ecuador	12
1.2.	Ecuador: Balanza Comercial	15
2.1.	Ejes de Integración en América del Sur	23
3.1.	Sistema Portuario del Ecuador	36
3.2.	Puertos del Ecuador	38
3.3.	Puerto de Esmeraldas	41
3.4.	Puerto de Manta	43
3.5.	Puerto de Guayaquil	45
3.6.	Puerto Bolívar	46
8.1.	Tipos de Carga	77
8.2.	Símbolos Píctoricos de la ISO	82
8.3.	Tipos de Palets	84
8.4.	Tipos de Contenedores	86
9.1.	Zonas Logísticas	106
10.1.	Modelo Logístico Portuario y Marítimo del Ecuador	116
11.1.	Destinos de las Exportaciones Ecuatorianas	118
11.2.	Rutas Marítimas	123
11.3.	Operación Logística y Portuaria en el Ecuador	129
11.4.	Incoterms 2000	134
12.1.	Vías de Acceso al Puerto de Esmeraldas	138
12.2.	Vías de Acceso al Puerto de Manta	139
12.3.	Vías de Acceso al Puerto de Guayaquil	140
12.4.	Vías de Acceso al Puerto Bolívar	141

12.5. Red Ferroviaria del Ecuador	142
12.6. Aeropuertos del Ecuador	144
12.7. Eje Andino	146
12.8. Eje Multimodal Amazonas	148
13.1. Mapa - Puerto de Esmeraldas	155
13.2. Nodos Logísticos - Puerto Esmeraldas	156
13.3. Mapa - Puerto de Manta	158
13.4. Nodos Logísticos - Puerto de Manta	158
13.5. Nodos Logísticos - Puerto de Guayaquil	159
13.6. Mapa - Puerto de Guayaquil	160
13.7. Mapa - Puerto Bolívar	161
13.8. Nodos Logísticos - Puerto Bolívar	162

INTRODUCCIÓN

Los efectos de la globalización han provocado el desarrollo operativo de los sistemas de transporte de carga internacional y de los servicios logísticos que prestan las entidades portuarias. Estos factores han permitido elevar la competitividad de las cadenas productivas de empresas multinacionales establecidas en países donde la infraestructura portuaria permite aplicar avanzados sistemas logísticos. Estos sistemas logísticos se desarrollan paralelamente con el cambio tecnológico y organizacional que ha logrado el transporte marítimo en el mundo. La competitividad creada por estos sistemas en algunos países, ha originado la atención del resto de países sobre la logística en los sistemas de transporte. Para ello, existen varios proyectos, en infraestructura logística, para el desarrollo de las cadenas productivas, los servicios logísticos, y los sectores económicos.

El presente trabajo tiene como objetivo principal analizar la capacidad en infraestructura logística con la que cuenta los sistemas marítimo y portuario del Ecuador. En este ámbito lo que se busca es elaborar un modelo teórico que sirva de referencia para el desarrollo de los nuevos sistemas logísticos en el país.

El trabajo está compuesto por 5 partes; en la primera parte se analiza bajo un contexto económico, comercial, marítimo, portuario y de integración, todo lo referente a la situación actual del Ecuador. En la segunda parte se examina todas las normativas que sobre el transporte marítimo y los servicios logísticos existen en los ámbitos nacionales, supranacionales e internacionales. En la tercera parte se analiza las nociones teóricas sobre la Gestión Logística de la Distribución Física Internacional, la Gestión Portuaria, y las Zonas de Actividad Logística Portuaria (ZALs). En la cuarta parte se elabora un modelo teórico aplicado a la logística de los sistemas Marítimo y Portuario del Ecuador. Por último, se plantea algunas recomendaciones que podrían mejorar los sistemas de transporte existentes en el país.

PARTE

I

ANTECEDENTES

CAPÍTULO 1

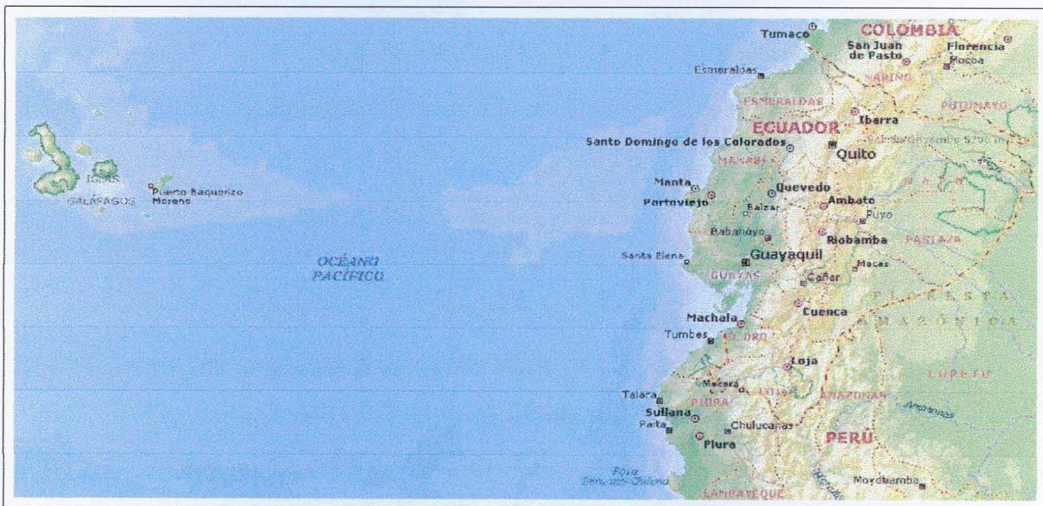
ECUADOR

Este capítulo inicia con un análisis general sobre la situación actual del Ecuador, abordando sus principales aspectos, como son: *geográfico, económico y comercial*.

SECCIÓN 1.1

ASPECTO GEOGRÁFICO

GRÁFICO 1.1
MAPA DEL ECUADOR



Fuente: Enciclopedia Encarta

El Ecuador se encuentra ubicado al noroeste de América del Sur sobre la línea equinoccial, donde la tierra se divide en dos hemisferios Norte y Sur. El país cuenta con cuatro regiones geográficas que son: *Costa, Sierra, La Amazonia y La Región*

Insular o Islas Galápagos. Se divide administrativamente en 22 provincias las cuales alcanzan una extensión de territorio de 256.370 km² aproximadamente y su población sobrepasa los 12,5 millones de habitantes. Entre las principales ciudades que tiene el país se destacan: *Quito*, como capital de la república; *Guayaquil*, el puerto principal y capital económica; *Cuenca* y *Manta*. [26]

La ubicación estratégica que posee el país ha permitido aumentar la inversión extranjera en los últimos años; esto gracias al desarrollo de nuevos proyectos de integración regional y comercial, donde participa el Ecuador y el resto de países de sudamérica.

SECCIÓN 1.2

ASPECTO ECONÓMICO

A inicios del 2000 el país sufre la mayor crisis económica y social de su historia. El gobierno nacional toma la decisión de Dolarizar¹ la economía con el fin de buscar una salida apropiada a los problemas generados por la recesión de esos momentos.

Luego de la decisión tomada por el gobierno la economía se estabiliza logrando una disminución de la inflación, un crecimiento promedio del 2,8 %, y una esperada calma social. Las exportaciones mejoraron en comparación con otros momentos del país, esto debido al aumento del precio del petróleo y a la mayor competitividad lograda por los productos ecuatorianos no tradicionales.

Un punto importante en la estabilidad de la economía ecuatoriana en los últimos tiempos; es sin lugar a duda, la cantidad considerable de remesas enviadas por los inmigrantes ecuatorianos. Estas remesas además han servido para el desarrollar de sectores económicos involucrados en productos de consumo interno.[50]

A pesar de la situación, aparentemente estable, el despegue del sector industrial no se produce aún. Los índices de desempleo y pobreza son aún altos y la emigración siguen creciendo. Estos y otros problemas son todavía un reto para el país y posiblemente para los próximos gobernantes en el futuro.

¹El gobierno impone un régimen de tipo de cambio fijo de un dólar por 25.000 sucres. En la actualidad la moneda que circula en el país es el dólar estadounidense.

TABLA 1.1
ECUADOR: PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

INDICADOR	2002	2003	2004	2005
	Tasas anuales de variación			
Producto Interno Bruto Total	4,2	3,6	7,6	3,9
Producto Interno Bruto por Habitante	2,8	2,2	6,1	2,5
	Porcentajes del PIB			
Inversión Interna Bruta	26,5	21,4	22,5	23,4
Ahorro Nacional	20,8	20,2	22,1	23,0
Deuda Externa Bruta Total	65,4	57,8	51,6	52,2
	Tasas anuales medias			
Tasa de Actividad	54,1	53,8	55,8	56,1
Tasa de Desempleo	8,6	9,8	11,0	10,7
Tasa de Subempleo	9,3	8,8	7,2	6,6

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)

SECCIÓN 1.3

ASPECTO COMERCIAL

El comercio exterior del Ecuador esta formado principalmente por la exportación del petróleo, ya que representa el 40% del total de las exportaciones[27] y contribuye a estabilizar en gran parte la balanza comercial del país².

Las exportaciones del Ecuador se dividen en dos grupos principalmente que son: *Los petroleros* y *Los No petroleros*. Entre los productos no petroleros tenemos a los productos tradicionales y los no tradicionales.

Los productos tradicionales son productos que el Ecuador exporta desde hace mucho tiempo, es decir tienen un mercado continuo en el comercio exterior del país. Los productos tradicionales mas importantes son: Banano y plátano, Café y elaborados, Cacao y elaborados, Camarón, Atún y pescados.

Los productos no tradicionales son productos nuevos en las exportaciones, estos a su vez están divididos en primarios e industrializados. Dentro de los primarios los más exportados son: Flores naturales, Abacá, Madera, Productos de la minería, Fruta, Tabaco en rama, Palma Africana, Palmito, Piña, Maracuya, Mangos, Cebo-

²Un indicador fundamental para entender el sector externo es la Balanza Comercial, que es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones.

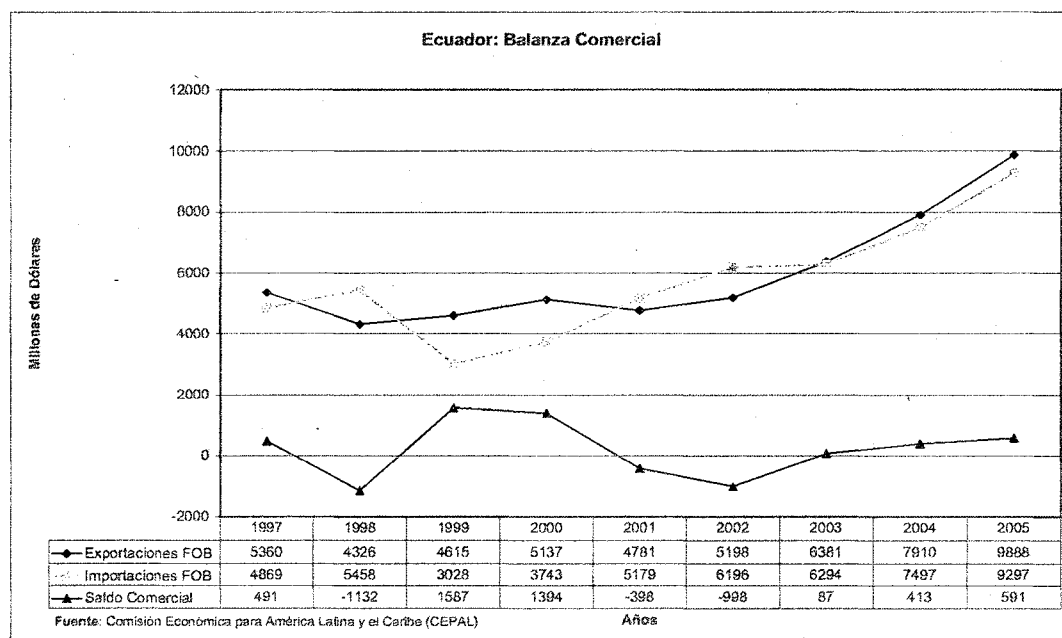
lla, Limón y Brécol. Dentro de *los no tradiciones del tipo industrializado* tenemos: Jugos y Conservas, Harina de Pescado, Enlatados de pescado y otros, Químicos y Fármacos, Vehículos, Manufacturas de metales, Prendas de vestir y otros textiles, Manufacturas de Cuero y Plástico, Maderas terciadas y prensadas, Extractos y aceites vegetales y Elaborados de banano.[8]

La mayor parte de los productos ecuatorianos se encuentra situados en países como: Estados Unidos, Colombia, Perú, Italia, Alemania y Francia.

Con respecto a las importaciones, estas están formadas por: bienes de consumo duraderos y no duraderos; por combustibles y lubricantes; Materias primas de tipo agrícola, industrial y de construcción; y bienes de capital que son agrícolas de transporte e industriales. La mayor cantidad de importaciones vienen de los Estados Unidos, Colombia, Venezuela, Chile, Brasil, Perú, Alemania y España.

Se puede resumir que tanto en las exportaciones como en las importaciones el mayor socio comercial del Ecuador son los Estados Unidos y en segundo lugar los países de la Comunidad Andina, sobre todo Colombia, Perú y Venezuela.

GRÁFICO 1.2
ECUADOR: BALANZA COMERCIAL



Según un estudio de la CEPAL[40] las exportaciones ecuatorianas tuvieron un buen desempeño en el 2005 ya que crecieron un 30,3%. De este crecimiento, un 64% es gracias al aumento del 38,4% en las exportaciones de petróleo.³

Entre las exportaciones no petroleras la de camarón fue la que mayor incremento tuvo en el 2005 ya que registró un importante aumento del 38,7%; sin embargo, lo registrado este año representa solamente la mitad del valor exportado en 1997.

Con respecto a otros productos; las exportaciones de banano crecieron un 5,9% en el 2005⁴, las de atún en lata aumentó un 35,2%, y la de vehículos un 113,4%.

Por otro lado, las importaciones crecieron un 26,4% en el 2005. Más de un tercio de ese crecimiento se debe al aumento de las importaciones de combustibles y lubricantes, que fueron un 72,3%. Otro aumento importante fueron las importaciones de bienes de capital que fueron 31,5%, esto principalmente en productos industriales. Las importaciones de bienes de consumo crecieron un 14,1%, mientras que las de materias primas aumentaron un 14,4%.

Un punto importante que preocupa, al sector exportador, es la suspensión en las negociaciones del acuerdo de libre comercio entre Ecuador y Estados Unidos, ya que este proceso influye directamente en la Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga (ATPDEA). Esta ley beneficia a los exportadores, con ciertas preferencias arancelarias, para que sus productos puedan ser fácilmente colocados en el mercado estadounidense. Los beneficios de dicha ley se prolongaron hasta junio del 2007, luego de esta periodo el futuro del ATPDEA es aún incierto.[13]

³Este incremento se debe al aumento del 36,1% en los precios del petróleo ya que el volumen exportado de petróleo se incrementó solamente un 1,7%.

⁴Cabe mencionar que aún no está claro el efecto que tendrá las exportaciones a la modificación del régimen de importación de banano de la Unión Europea que en el 2006 que pasó de un régimen de cuotas a uno de aranceles.

CAPÍTULO 2

INTEGRACIÓN REGIONAL Y COMERCIAL DEL ECUADOR

Ecuador ha participado activamente en la mayor parte de los procesos de integración que se han desarrollado en toda Latinoamérica. Procesos de integración como la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Comunidad Andina, el Tratado de Libre Comercio Andino (TLC) y la reciente Comunidad Sudamericana de Naciones, son algunos de los acuerdos de mayor importancia para las relaciones comerciales y regionales del Ecuador.

SECCIÓN 2.1

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN

El Tratado firmado en Montevideo (Uruguay) en agosto de 1980 estableció la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), que es una renovación del tratado ALALC¹ firmado en 1989. Lo integran países como: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Los objetivos de la ALADI se basan en la consecución de un proceso de integración armónico y equilibrado entre los países miembros, cuyo fin es formar a largo plazo un Mercado Común Latinoamericano. Las herramientas de integración que utiliza la ALADI para ampliar los mercados están constituidas por la promoción, la regulación del comercio, y la cooperación económica de los países.

¹La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALAC) se mantuvo en funciones entre 1960 y 1980.

TABLA 2.1
ALADI: PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

INDICADOR	2002	2003	2004	2005
	Millones de Dólares			
PIB Constante	1.861.576	1.896.996	2.012.186	2.068.785
Exportación Global FOB	316.776	345.738	429.661	514.618
Importación Global CIF	286.482	295.731	365.357	432.462
Exportación Intraregional FOB	36.120	40.620	57.027	71.933
Deuda Externa Global	682.902	705.822	706.564	607.373

Fuente: Secretaría General de la ALADI

La tabla 2.1 muestra los principales indicadores con los que cuenta la Asociación Latinoamericana. La participación de la ALADI dentro de la región, contribuyó a la creación del Pacto Andino, el Grupo de los Tres (México, Colombia y Venezuela) y el Mercosur. Actualmente la ALADI ha perdido mucha importancia debido a la creación de nuevos grupos de integración dentro de Latinoamérica. [17]

SECCIÓN 2.2

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES

La Comunidad Andina de Naciones (CAN) es una organización regional, económica y política creada por el Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969. Tiene sede en Lima y está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú (Venezuela se desvincula en el 2006). Los cuatro países andinos agrupan a un total de 97 millones de habitantes en una superficie de 3.798.000 km² y cuyo Producto Interno Bruto creció en el 2005 a una tasa del 6,8%.

Antes de 1996 era conocida como el Pacto Andino o Grupo Andino. Chile originalmente fue miembro entre 1969-1976 pero se retiró durante el Régimen militar debido a incompatibilidades entre la política económica de ese país y las políticas de integración de la CAN. Sin embargo, en los últimos meses Chile ha retornado nuevamente a la comunidad como miembro asociado.

Los principales objetivos en los cuales se fundamenta el enfoque integracionista de la Comunidad Andina son:

Promover el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros en condiciones de equidad mediante la integración y la cooperación

económica y social. Acelerar su crecimiento y la generación de ocupación. Facilitar su participación en el proceso de integración regional con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano. Propender a disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los países miembros en el contexto económico internacional. Fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los países miembros.

El 1 de agosto de 1997 inicia las funciones de la CAN con una Secretaría General de carácter ejecutivo cuya sede está en Lima (Perú). Con las reformas institucionales que dieron origen a la CAN se creó el Sistema Andino de Integración (SAI) con el fin de ampliar el campo de integración comercial y económico.

El Sistema Andino de Integración está conformada por los siguientes órganos e instituciones:

- Consejo Presidencial Andino.
- Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.
- La Comisión de la Comunidad Andina.
- La Secretaría General de la Comunidad Andina.
- El Tribunal de Justicia.
- El Parlamento Andino.
- El Consejo Consultivo Empresarial y el Consejo Consultivo Laboral.
- La Corporación Andina de Fomento y el Fondo Latinoamericano de Reservas.
- Convenio Andrés Bello.
- Convenio Hipólito Unanue.
- Convenio Simón Rodríguez.

En lo referente a la integración comercial la CAN crea el Arancel Externo Común (AEC) como la tasa arancelaria que aplican, de modo uniforme, los miembros del mercado común andino a las importaciones procedentes de terceros países.

TABLA 2.2
CAN: BALANZA COMERCIAL 2004 - 2005

Año	USA	UE	MERCOSUR	China	Japón	Mexico
Millones de Dólares						
<u>Con Petróleo de Venezuela (FOB - CIF)</u>						
2004	16.074.705	678.529	-4.410.571	-1.497.659	-862.341	-1.137.615
2005	27.475.544	1.416.138	-5.997.250	-2.237.486	-1.176.302	-2.826.823
<u>Sin Petróleo de Venezuela (FOB - CIF)</u>						
2004	2.703.414	-279.366	-4.636.185	-1.546.250	-873.716	-1.315.489
2005	7.215.754	-653.294	-6.099.007	-2.256.432	-1.184.323	-2.827.684

Fuente: Secretaría General de la CAN

Su aprobación fue el 26 de noviembre de 1994 por únicamente tres de los cuatro países que forman la Comunidad Andina, ya que Perú aún no adoptado el AEC.

Las ventajas de la utilización del Arancel Externo Común son:

- Armonizar gradualmente las diversas políticas económicas de los Países Miembros y perfeccionar la unión aduanera facilitando el funcionamiento del mercado ampliado; además, unifica protecciones aplicadas a los productos de ingreso a los Países Miembros.
- Impide la triangulación del comercio en la zona de libre comercio de la Comunidad Andina evitando distorsiones.

La tabla 2.2 muestra la balanza comercial entre la CAN y los principales bloques y países con los que tiene mantiene relaciones comerciales. La importancia del petróleo de Venezuela en la balanza comercial es trascendental para la comunidad, por tanto es significativo el retorno de este país a la CAN.[1]

SECCIÓN 2.3

COMUNIDAD SUDAMERICANA DE NACIONES

La Comunidad Sudamericana de Naciones es una comunidad política y económica constituida el 8 de diciembre de 2004 en la ciudad del Cuzco (Perú) durante la III Cumbre Sudamericana. Está integrada por los Países Miembros de la Comunidad Andina, los Países Miembros del MERCOSUR, Chile, Guyana y Surinam.

TABLA 2.3
COMUNIDAD SUDAMERICANA DE NACIONES: PRINCIPALES INDICADORES
ECONÓMICOS - 2005

Países	Superficie		Población		PIB		Exportaciones	
	Miles de <i>Km²</i>		Millones de Habitantes		Millones de US\$		Millones de US\$	
Sudamérica	17.658	100 %	377	100 %	1.493.521	100 %	305.328	100 %
Argentina	2.777	16%	38,6	10,3%	181.619	12%	40.014	13%
Brasil	8.457	48%	187,6	49,8%	796.284	53%	118.309	39%
Paraguay	407	2%	6,2	1,7%	7.247	0%	1.688	1%
Uruguay	178	1%	3,5	0,9%	15.926	1%	3.405	1%
Mercosur	11.819	67 %	236	62,6 %	1.001.076	67 %	163.415	54 %
Chile	757	4%	16,3	4,3%	113.956	8%	39.536	13%
Bolivia	1.099	6%	9,4	2,5%	9.650	1%	2.791	1%
Colombia	1.142	6%	46,0	12,2%	122.269	8%	20.885	7%
Ecuador	272	2%	13,2	3,5%	33.062	2%	9.869	3%
Perú	1.285	7%	27,9	7,4%	78.576	5%	16.830	6%
Venezuela	906	5%	26,6	7,1%	132.848	9%	50.491	17%
Comunidad								
Andina	4.704	27 %	123	32,7 %	376.405	25 %	100.866	33 %
Guyana	215	1%	0,8	0,2%	784	0,1%	551	0,2%
Surinam	163	1%	0,4	0,1%	1.300	0,1%	960	0,3%
Guyana y								
Surinam	378	2 %	1,2	0,3 %	2084	0,1 %	1511	0,5 %

Fuente: Secretaría General de la CAN

La Comunidad Sudamericana es un ambicioso proyecto que constituye la maduración de un proceso orientado a sentar las bases de un espacio común sudamericano.

La Comunidad Sudamericana tiene una población de 377 millones de habitantes; esto representa aproximadamente 80 millones de habitantes más que la población de Estados Unidos y 83 millones menos que la de la Unión Europea. Comparado con países asiáticos, Sudamérica tiene 249 millones de habitantes más que Japón, pero tiene 930 millones de habitantes menos que China.

En el ámbito económico la tabla 2.3 muestra que América del Sur registró en el 2005 un Producto Interno Bruto de 1,5 billones de dólares, que representa el 12 % del PIB de Estados Unidos, el 11 % del PIB de la Unión Europea, el 33 % del PIB de Japón y el 67 % del PIB de China.

Con respecto al sector externo, las exportaciones de América del Sur ascendieron a 305 mil millones de dólares en el 2005; esto representa el 34 % de las exportaciones de Estados Unidos, el 8 % de las exportaciones de la Unión Europea, el 40 % de las exportaciones de China y el 52 % por ciento de las exportaciones de Japón.[5]

El objetivo principal de la Comunidad Sudamericana de Naciones se basa en la integración física, energética y de comunicaciones en toda América del Sur. Estos proyectos son desarrollados y dirigidos por la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA).

2.3.1. IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es un proyecto que tiene su origen en la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur celebrada en el 2000 en Brasilia. El objetivo es impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio Suramericano.

La Iniciativa de Integración se sustenta sobre dos ámbitos de acción fundamentales que son:

- El ordenamiento espacial del territorio.
- La convergencia de normas y mecanismos institucionales.

Los proyectos sobre el *ordenamiento espacial* del territorio son compartidos por los gobiernos, el sector privado y las instituciones financieras multilaterales como la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

GRÁFICO 2.1
EJES DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR



Fuente: IIRSA

Para la ejecución de estos proyectos se creó un Plan de Acción sobre la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Este Plan fue discutido y aprobado en diciembre del año 2000 y se desenvuelve mediante el enfoque de ejes de integración y desarrollo complementados con procesos sectoriales. Estos procesos son necesarios para lograr optimizar la competitividad y sostenibilidad de todos los países que involucra el Plan.

Dentro del Plan de Acción se han planificado 7 Procesos Sectoriales que están relacionados con: los Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales, con los Sistemas Operativos de Transporte Aéreo, los Sistemas Operativos de Transporte Marítimo, los Sistemas Operativos de Transporte Multimodal, con la Facilitación de Pasos de Fronteras, con las Tecnologías de Información y Comunicaciones, y con los Mecanismos Innovadores de Financiamiento de la Infraestructura de Integración Física Regional.[41]

En la actualidad el Plan de Acción desarrolla dentro del territorio sudamericano 10 Ejes de Integración los cuales están en fase de planificación y ejecución, estos ejes son:

- EJE ANDINO.- Integra los principales nodos de articulación (redes viales troncales, puertos, aeropuertos y pasos de frontera) de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Tiene una superficie total de 2.351.134 km², que equivalente al 50 % de la Comunidad Andina, y una población aproximada de 92 millones de habitantes con una densidad poblacional de 38,15 habitantes por km². Tiene un Producto Interno Bruto de US\$ 200.000 millones. Los sectores más importantes del eje son: el agrícola y agroindustrial, agropecuario, avicultor, silvicultor y porcicultor; pesquero; forestal y la industria asociada; cuero y calzado; metalmecánico; siderometalúrgico; químico (productos asociados con el procesamiento del gas y de hidrocarburos); textil y turismo.
- EJE ANDINO DEL SUR.- Este Eje constituye el más reciente eje de la IIRSA, e involucra los territorios de Argentina, Bolivia y Chile. Todavía no se han desarrollado trabajos técnicos en el marco de IIRSA en este Eje de Integración y Desarrollo.
- EJE DE CAPRICORNIO.- El Eje se desarrolla en torno al Trópico de Capricornio e involucra los territorios de Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia y Chile. Cuenta con una población aproximada de 24.504.000 habitantes con una densidad poblacional de 14,2 hab/km².

Su Producto Interno Bruto Interno es de US\$ 83.500 millones. Las actividades dominantes del Eje son: agricultura, ganadería, avicultura, suinocultura, industria textil, química, metalúrgica, metalmecánica, energía hidroeléctrica, productos forestales, tabaco, caña de azúcar, té, yerba mate, cítricos, gas y

petróleo, vitivinicultura, soja, algodón, logística portuaria y servicios conexos, fruticultura, y turismo.

- EJE AMAZONAS.- El Eje conforma un sistema multimodal de transporte que interconecta determinados puertos del Pacífico con los del Atlántico. Su área de influencia estimada es de 4.499.152 km², involucra los territorios de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. Tiene un población aproximada de 52 millones de habitantes.

Tiene un Producto Interno Bruto estimado de US\$ 93.000 millones. Sus actividades dominantes están conformadas por productos electrónicos, petróleo y gas, biotecnología, pesca, producción de aluminio, papel, cosméticos, madera y muebles, sistemas agroforestales, alimentos, caucho, recursos forestales, cacao, bebidas, textiles y confecciones, caña, alcohol, frutas, café, algodón, artesanías y eco-turismo.

- EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS.- El Eje abarca los territorios de Venezuela, Brasil, Guyana y Surinam. Presenta una superficie estimada de 2.699.000 km², y una población de 21 millones de habitantes. La densidad poblacional media es relativamente baja, de 5,07 hab./km², reflejando diferencias en los niveles de desarrollo entre Ejes.

La actividad económica predominante corresponde al sector industrial, en la que se consolidan las actividades básicamente extractivas (minería, pesca, forestal, hidrocarburos, etc.), de transformación y procesamiento con valor añadido y la actividad manufacturera en general, así como la agroindustria, la producción de acero y aluminio, la generación hidroeléctrica y la industria de ensamble y manufactura de equipos eléctricos, informáticos y electromecánicos.

- EJE DEL SUR.- El Eje cubre un territorio que une los Océanos Atlántico y Pacífico desde los puertos argentinos (Bahía Blanca y San Antonio Este) hasta los puertos chilenos (Concepción y Puerto Montt). Tiene una superficie de 490.000 km², y una población de casi 6,1 millones de habitantes.

Su Producto Interno Bruto es de US\$ 25.000 millones, y su economía se caracteriza por actividades productivas y comerciales entre Argentina y Chile. Estas actividades involucran el intercambio de combustibles, gas licuado, cal

agraria, cemento, yeso, materiales para la construcción, productos forestales, productos agrícolas e industriales, y la minera.

- **EJE HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ.**- El Eje involucra un proceso de planificación y elaboración del sistema Fluvial Paraguay-Paraná. Esta sistema tiene una influencia directa sobre los territorios de Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. Todavía no se han desarrollado trabajos técnicos en el marco de IIRSA en este Eje de Integración y Desarrollo.
- **EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL.**- El Eje involucra los territorios de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Tiene superficie aproximada de 3,3 millones de km², y su población estimada es de 86.867.980 millones de habitantes con una densidad promedio de 28,6 hab/km².

El Producto Interno Bruto estimado es cercano a los US\$ 291.000 millones. Su economía se caracteriza por la explotación primaria e industrial. Posee una importante superficie sembrada de: soja y oleaginosas, caña de azúcar, papayas, productos cítricos, productos vinícolas y productos forrajeros. También cuenta con la producción de carne de pollo, carne de vaca y ternera. Por otro lado, su actividad mineral se caracteriza por la extracción de estaño, zinc, hierro, cobre, gas, petróleo, oro, litio y potasio. Cuenta además de una fuerte producción hidroeléctrica, así como de un buen desarrollo del turismo cultural y ecológico.

- **EJE MERCOSUR-CHILE.**- Tiene una superficie de 3,1 millones de km² y abarca todo el territorio de Uruguay, el centro de Chile, el centro y noreste de Argentina, el sur de Brasil, y el sudeste del Paraguay. La población estimada es de 126 millones de habitantes, alrededor de 41 habitantes por km², de los cuales el 6 % de la población vive en zonas urbanas y el 14 % en zonas rurales.

Tiene un Producto Interno Bruto estimado de US\$ 469,7 miles de millones. Las principales actividades económicas del eje son: la Producción Primaria e Industrias Extractivas (incluyendo cereales, oleaginosas, hortalizas, frutas, carnes, pieles, cueros, madera, pescados, minerales metálicos y no metálicos, algodón, tabaco, petróleo y gas); Agroindustria; Industria (metalurgia, incluida siderurgia y aluminio, alimentos y bebidas, química y petroquímica, metalmecánica, automotriz, electrodomésticos, textil y confecciones, etc.); y Servicios (incluyendo servicios portuarios, de logística y comercio exterior,

turismo, servicios financieros y de transportes y comunicaciones, electricidad, gas y agua).

- EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA.- El Eje abarca los territorios de Bolivia, Brasil y Perú. Tiene una superficie estimada de 3,5 millones de km², y una población de 12,3 millones de habitantes con una densidad de 3,53 hab/km².

Su Producto Interno Bruto estimado es de US\$ 30.825 millones. La región cuenta con una amplia gama de recursos naturales que pueden constituir en la base de un comercio fronterizo que mejore considerablemente las condiciones de vida de los pobladores. Existen también significativos yacimientos de gas natural y capacidad excedente de energía eléctrica que pueden generar valiosos intercambios con otras regiones vecinas. El Eje cuenta con zonas muy ricas en biodiversidad, territorio propicio para la investigación científica en temas de biodiversidad, desarrollo y cultura indígena.

Del total de estos ejes, los Ejes Andino y Amazonas son de mayor importancia para el Ecuador; ya que, involucran el desarrollo de la totalidad de su territorio. El *Eje Andino* involucra 74 proyectos, divididos en 11 grupos que abarcan la totalidad del territorio ecuatoriano y que incluyen los sectores de energía, comunicación y transporte. El *Eje Amazónico* contiene 54 proyectos divididos en 7 grupos, la mayoría de los cuales están organizados alrededor de los ríos ecuatorianos que son afluentes del Río Amazonas. Este eje se caracteriza por la gran cantidad de transporte fluvial, construcción de puertos y proyectos hidroeléctricos.

SECCIÓN 2.4

TRATADO DE LIBRE COMERCIO ANDINO

El Tratado de Libre Comercio Andino (TLC) es un proyecto comercial impulsado por los gobiernos de Estados Unidos, Colombia, Perú y Ecuador. El objetivo del TLC es buscar el mayor desarrollo comercial entre los países firmantes.

Actualmente varios países han suscrito Tratados de Libre Comercio, como ejemplos tenemos los acordados entre Chile y Estados Unidos, NAFTA (Canada, USA, y Mexico), y la reciente CAFTA firmado por los países centroamericanos con la nación norteamericana.

TABLA 2.4
DIFERENCIAS ECONÓMICAS ENTRE USA Y ECUADOR

Indicador	Estados Unidos	Ecuador
Población	291 millones de Hab.	13 millones de Hab.
PIB	US\$ 11.700 billones	US\$ 26.884 millones
PIB per cápita	US\$ 38.000	US\$ 2.240
Moneda	Dólar	Dólar Estadounidense
Inflación	2,1 %	7,9 %
Tasa de Desempleo	6.4 %	9,8 %
PIB per cápita	US\$ 38.000	US\$ 2.240
Exportaciones Totales	US\$ 723 billones	US\$ 5900 millones
Importaciones Totales	US\$ 1200 billones	US\$ 6000 millones

Fuente: Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (CORPEI)

Ecuador asumió la opción de cambiar su política comercial en el 2003 cuando el Presidente Lucio Gutiérrez propuso formalmente al Primer Mandatario de los Estados Unidos, el deseo de iniciar negociaciones de un TLC. El 18 de noviembre del 2003, el representante comercial de los Estados Unidos, Robert Zoellick, anunció y notificó al Congreso de ese país la decisión de negociar un Tratado de Libre Comercio con Ecuador, Colombia y Perú, llamado *TLC Andino*. [13]

Los temas tratados se discuten mediante rondas o mesas de negociación, temas como: Agricultura, Acceso a los Mercados, Servicios, Inversión y Subsidios, Anti-dumping y Derechos Compensatorios, Defensa Comercial (Salvaguardias), Política de Competencia, Propiedad Intelectual, Reglas ó Normas de Origen, Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), Procedimientos Aduaneros, Asuntos Ambientales, Solución de Controversias, y Compras al Sector Público.

La tabla 2.4 muestra algunos indicadores económicos que evidencia las diferencias comerciales existentes entre el Ecuador y los Estados Unidos. Para el sector empresarial ecuatoriano el TLC es una buena oportunidad para hacer negocios, sin embargo podría tener un fuerte impacto en el bienestar social del país. [38] En la actualidad el TLC Andino concluyó con la firma de los tratados para Colombia y Peru no así para Ecuador, ya que no logró un acuerdo definitivo en los temas sensibles como la propiedad intelectual y las barreras arancelarias en los productos agrícolas.

SECCIÓN 2.5

ACUERDOS COMERCIALES

El Ecuador con el afán de promocionar sus productos y mejorar el desarrollo comercial del país, ha firmado varios acuerdos de cooperación económica y comercial con varios países de América y Europa. Entre los mas importantes tenemos los acuerdos entre la CAN y el Mercosur, el Sistema de Preferencias Arancelarias Generales (SGP) y el Acuerdo de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de Drogas (ATPDEA).

2.5.1. ACUERDOS DE COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA

Ecuador ha firmado Acuerdos de Complementación Económica (ACE) con la finalidad de ampliar, facilitar, promover y diversificar el intercambio comercial entre estos países.

Estos acuerdos han sido con Brasil (ACE 39, de 1999) y Argentina (ACE 48, del 2000). También el país mantiene acuerdos bilaterales de amplia cobertura, negociados desde 1994 con Chile (ACE 32), Uruguay (ACE 28) y Paraguay (ACE 30). En el caso de los acuerdos firmados con México (AAPR 29, de 1983) y con Cuba (ACE 46, del 2000), el objetivo de las preferencias concedidas es de menor proporción.

Como resultado de esta red de acuerdos, Ecuador tiene su comercio intra-CAN libre de aranceles, y disfruta de una situación de amplia liberación arancelaria en las relaciones bilaterales con Chile, Uruguay y Paraguay.[25]

2.5.2. SISTEMA DE PREFERENCIAS ARANCELARIAS GENERALIZADAS

El Sistema de Preferencias Arancelarias Generalizadas (SPG) es la reducción de todo o parte de los derechos aduaneros de ciertos productos provenientes de países en vías de desarrollo.

Preferencia, porque a estos productos se los beneficia con una ventaja sobre iguales productos provenientes de países industrializados.

Generalizadas, porque el derecho se conceden a todos los países en vías de desarrollo por parte de los países desarrollados.

TABLA 2.5
CONVENIOS, ACUERDOS Y TRATADOS COMERCIALES FIRMADOS POR EL ECUADOR
CON OTROS PAÍSES

Tipo	Países	Estado
Acuerdos De Complementación Económica	Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay, México, Cuba y Brasil	En Vigencia
	Mercosur- CAN; Cuba - CAN (propuesta)	En Negociación
Convenios de Promoción y Protección de Inversiones	Alemania, Argentina, Bolivia, Canadá, Chile China, Cuba, El Salvador, España, Estados Unidos Francia, Gran Bretaña, Paraguay, Rumania Suiza, Uruguay y Venezuela	En Vigencia
	Finlandia, Guatemala, Honduras, Italia Nicaragua, Países Bajos, Rusia, Suecia República Dominicana y Costa Rica	En Proceso de Ratificación
	Turquía, Polonia, Corea, Dinamarca, Kuwait Panamá, Bélgica, Colombia, República Checa Armenia, Austria, Brasil, Egipto, Eslovaquia Hungría, Líbano, Malasia, México, Ucrania, Rep. Federal de Yugoslavia y Arabia Saudita	En Negociación
Convenios Comerciales	Egipto, Rusia, Nicaragua, Kuwait y Turquía	En Negociación
Convenios Para Evitar Doble Tributación	Italia, España, México, Brasil, Bolivia, Perú Suiza, Alemania, Rumania, Chile y Colombia	En Vigencia

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador

El SPG nace en 1968 cuando la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCD) recomienda la creación de un sistema de preferencias arancelarias generalizadas, con el fin de que países industrializados concedieran preferencias comerciales autónomas a todos los países en vías de desarrollo.

La aplicación del sistema requería una derogación del artículo 1 del GATT, el cual prohíbe toda discriminación. Esta derogación se concedió en 1971 cuando se aplicó la llamada cláusula de habilitación" que establecía el marco legal del sistema de preferencias arancelarias generalizadas. Esta disposición autoriza a los países desarrollados a establecer sistemas de preferencias arancelarias generalizadas individuales.

La Comunidad Europea fue la primera en aplicar el SPG en 1971. Desde entonces, el SPG ha cambiado considerablemente en numerosos aspectos; ya que, la UE ejecuta el SPG siguiendo un ciclo de diez años con el fin de ser puesto al día de manera regular y de ajustarse al cambiante entorno del sistema comercial multilateral.

Los países beneficiarios se dividen según los regímenes establecidos por la SPG, estos son: un régimen general, y los regímenes especiales sobre fomento de la protección de los derechos de los trabajadores, fomento de la protección del medio ambiente, en favor de los Países menos desarrollados, y de lucha contra la producción y el tráfico de drogas.

Cada régimen del SPG comprende productos distintos y concede preferencias arancelarias diferentes para los mismos productos. La concesión del derecho preferencial dependen del régimen aplicable a cada país beneficiario del que es originario el producto. El tratamiento básico preferencial del SPG lo concede el régimen general que incluye unos 7000 productos, 3300 de los cuales están clasificados como no sensibles y 3700 como sensibles. Los productos no sensibles entran con franquicia mientras que los productos sensibles se benefician de un derecho reducido.

Dado que el tratamiento preferencial del SPG no concede limitación cuantitativa, puede darse el caso de que las importaciones preferenciales aumenten hasta el punto de generar graves dificultades para los productores comunitarios de productos similares o directamente competidores. Por esta razón, el Reglamento SPG prevé la posibilidad de aplicar medidas de salvaguardia, es decir, de reintroducir los derechos del arancel aduanero común, cuando se presenten tales dificultades. Estas medidas se aplican a productos específicos (o a los productos de un sector específico) originarios de países beneficiarios individuales.

Para que se considere originarios del país exportador, los productos deben satisfacer algunas exigencias que se establecen en las normas de origen. Las normas de origen que se aplican a las importaciones en el marco del SPG tienen por objeto garantizar que las preferencias arancelarias favorezcan el desarrollo de los países beneficiarios. Por eso, los requisitos que deben cumplirse para que los productos puedan darse por originarios del país exportador son ligeramente más estrictos en el caso de importaciones no preferenciales. De la misma manera las normas de origen autorizan la acumulación del origen, siempre y cuando estas condiciones se cumplen, es decir, los elementos procedentes de otros países se dan por originarios del país exportador. Este punto permite fomentar la integración regional; ya que, las normas de origen prevén la posibilidad de un acumulación regional del origen entre los miembros de grupos regionales.

El Ecuador mantiene un SPG con EEUU, Japón, Canadá y la Comunidad Europea. Con la Comunidad Económica Europea presenta un régimen diferenciado según los productos sean estos agrícolas, textiles o industriales. Si los productos que se exportan son agrícolas los beneficios varían desde una reducción en el derecho de aduana hasta una franquicia total, es decir se admiten sin ningún límite de volumen², caso contrario sucede cuando los productos son textiles que tienen ciertas limitaciones.

En el caso del SPG con Estados Unidos existen dos maneras para que los productos ecuatorianos puedan ingresar con arancel cero al mercado norteamericano, ATPDEA o SPG.[14]

2.5.3. ACUERDO DE PREFERENCIAS ARANCELARIAS ANDINAS Y ERRADICACIÓN DE DROGAS

El Acuerdo de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de Drogas (ATPDEA) es un tratado de preferencias arancelarias a ciertos productos del área andina que fue adoptado el 6 de agosto del 2002 como una ampliación a las disposiciones del Acuerdo de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPA) y la inclusión de apoyo a la lucha contra las drogas.

²Salvo los productos como piñas en rodajas, conservas de piñas, café soluble y tabaco que tienen una limitación estricta en toneladas.

TABLA 2.6
EXPORTACIONES ECUATORIANAS HACIA USA SEGÚN SISTEMA DE PREFERENCIAS
(1993 - 2001)

Sistema de Exportación	Promedio (Miles de Dólares)
Exportaciones ATPA	173.498
Exportaciones ATPDEA con 0% arancel	874.543
Exportaciones sin beneficios	14.508
Exportaciones totales	1.062.594

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE)

La ampliación del ATPDEA permite al Ecuador la oportunidad de exportar a Estados Unidos sin arancel alguno. Esta ampliación ha logrado el desarrollo del sector exportador generando un importante incremento en los niveles de divisas y de fuentes de empleo. El tratado beneficia especialmente al sector atunero, ya que el país se convierte en el único productor de atún en el mundo que recibe acceso libre de impuestos al mercado estadounidense de atún en paquete. Por el lado del sector textil están exento de aranceles los productos confeccionados con telas tejidas en USA y con una cuota los productos confeccionados con telas tejidas en los países beneficiarios, siempre y cuando se utilice hilo de los Estados Unidos. [12]

2.5.4. DIFERENCIAS ENTRE ATPDEA Y SPG

La diferencia entre el ATPDEA y el SPG con Estados Unidos radica en la facilidad del ingreso de los productos ecuatorianos. Por un lado, el ATPDEA facilita el ingreso de 6.100 productos al mercado americano con preferencias arancelarias o con reducciones arancelarias sin condicionamientos de cupo, mientras que el SGP incluye únicamente 4.100 productos.

El SPG además contiene un mecanismo de graduación mediante el cual si un artículo exportado representa más del 50% del valor de las importaciones o supera un tope de US\$ 80 millones por partida anual pagará el arancel respectivo. Este acuerdo se revisa anualmente para realizar los ajustes necesarios.

Otra diferencia importante esta en las normas de origen donde en el ATPDEA son más permisivas, es decir permiten el origen acumulativo con los países beneficiarios y países del Caribe como Puerto Rico e Islas Vírgenes. Mientras que el SPG favorece a más de 130 países, el ATPDEA solo favorece a los países andinos

de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.³[47]

La tabla 2.6 presenta las exportaciones ecuatorianas realizadas hacia USA según el sistema de preferencias utilizado. La importancia que tiene el ATPDEA, hoy en día, en las exportaciones ha promovido al gobierno del Ecuador planificar nuevas negociaciones para una prolongación de este acuerdo que tiene vencimiento en junio 2007.

³Cabe mencionar que el ATPDEA no beneficia a Venezuela, ya que Estados Unidos no lo considera país andino a pesar de serlo.

CAPÍTULO 3

SISTEMA PORTUARIO Y MARÍTIMO DEL ECUADOR

Este capítulo analiza en primer lugar todo lo referente al Sistema Portuario del Ecuador, su marco institucional, su infraestructura y sus proyecciones. En la segunda parte se analiza la estructura y organización del sector del transporte marítimo del Ecuador.

SECCIÓN 3.1

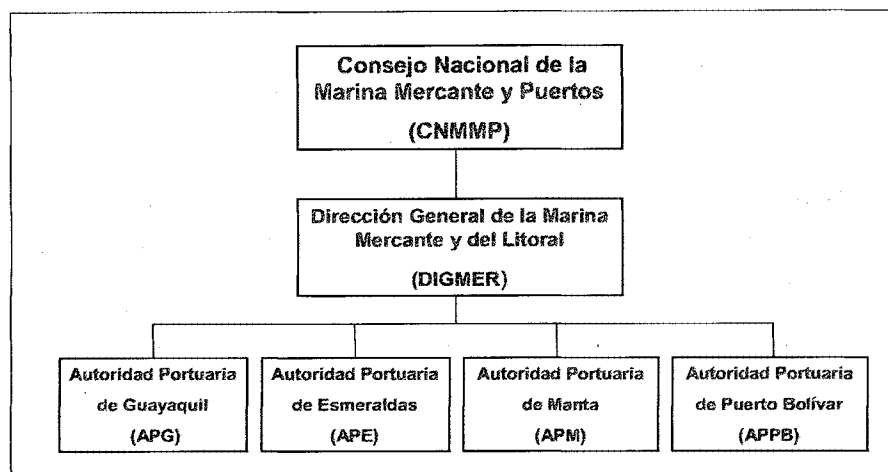
SISTEMA PORTUARIO DEL ECUADOR

La actividad marítima y portuaria del Ecuador así como el movimiento de busques, carga de comercio exterior y de cabotaje, son operaciones efectuadas a través de sus puertos que se encuentran estratégicamente ubicados en las siguientes ciudades: Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas. Además existen también 18 terminales privados y 3 terminales petroleros.

La actividad portuaria que se desarrolla en los puertos ecuatorianos refleja el desarrollo del comercio internacional expresado en volúmenes y clase de carga por importaciones y exportaciones. En el caso del Ecuador la actividad marítima y portuaria es de fundamental importancia puesto que por vía marítima se transporta más del 90 % del comercio exterior del país. La actividad portuaria se ha incrementado gracias al desarrollo de las concesiones de las entidades portuarias.

Dentro de la Estructura Portuaria del Ecuador encontramos diferentes organismos encargados de las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera ecuatoriana.

GRÁFICO 3.1
SISTEMA PORTUARIO DEL ECUADOR



Fuente: DIGMER

De acuerdo al art. 2 de la Ley General de Puertos (ver anexo A); el Sistema Portuario del Ecuador esta formado por el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, que realiza las políticas portuarias y las regula; La Dirección General de la Marina mercante, que se encarga de la supervisión y el control de las operaciones portuarias; y las Entidades Portuarias, que se encarga de la ejecución de los movimientos portuarios.

SECCIÓN 3.2

CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE Y PUERTOS

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) se encuentra integrado por los siguientes miembros:

- Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER).
- Autoridades Portuarias y Terminales Petroleros.

El CNMMP cumple diferentes funciones y atribuciones en la estructura gubernamental las cuales se encuentran descritas en la Ley General de Puertos, Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial y, en la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático.

De este grupo de leyes, la Ley General de Puertos involucra las actividades relacionadas con los puertos comerciales y las Autoridades Portuarias del País. En ella

se describen además, según el art. 4, las diferentes atribuciones y responsabilidades del CNMMP que son:

- Aprobación de los reglamentos tarifarios, presupuestos, planes de inversión y de actividades presentadas por cada una de las Autoridades Portuarias a través de la DIGMER.
- Decidir acerca de la conveniencia de crear nuevos terminales, y autorizar el uso de sectores e infraestructura portuaria a particulares o al mismo sector público.
- Presentar al Presidente de la República una terna compuesta por tres postulantes para la selección del Presidente de cada uno de los Directorios de las Autoridades Portuarias.

SECCIÓN 3.3

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y LITORAL

La Dirección General de la Marina Mercante y Litoral (DIGMER) es un reparto de la Armada del Ecuador cuya función principal es llevar a cabo la ejecución de las políticas marítimas, fluviales y portuarias determinadas por el CNMMP. Además le compete en su calidad de Autoridad Marítima Nacional velar por el fiel cumplimiento de lo establecido en las Leyes, Reglamento, Acuerdos y Convenios Internacionales que regulan la actividad marítima dentro de los límites del mar territorial ecuatoriano.

Dentro de este organismo se encuentra la oficina del convenio de cooperación técnica *Ecuador-BID*, que se encarga de la coordinación del programa de restructuración y modernización del Sistema Portuario Nacional. Esta oficina desarrolla sus actividades bajo el amparo de la Ley General de Puertos y la Ley de Modernización del Estado, y establece los trabajos que competen tanto al Consejo Nacional de Modernización (CONAM) como al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) que es el máximo órgano asesor del gobierno en las políticas y estrategias en materia naviera y portuaria.[19] Según el art. 5 y 6 de la Ley General de Puertos, la DIGMER básicamente se responsabiliza de los siguiente aspectos:

- El asesoramiento para la ejecución del plan de acción para la modernización de los puertos ecuatorianos, aprobado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP).

- Preparar, en coordinación con la Unidad de Infraestructura del Consejo Nacional de Modernización (CONAM), proyectos que modernicen el sector marítimo en general.
- Elaborar informes, estudios técnicos y otras acciones relacionadas con asuntos navieros y portuarios que la DIGMER debe presentar al CNMMP.

SECCIÓN 3.4

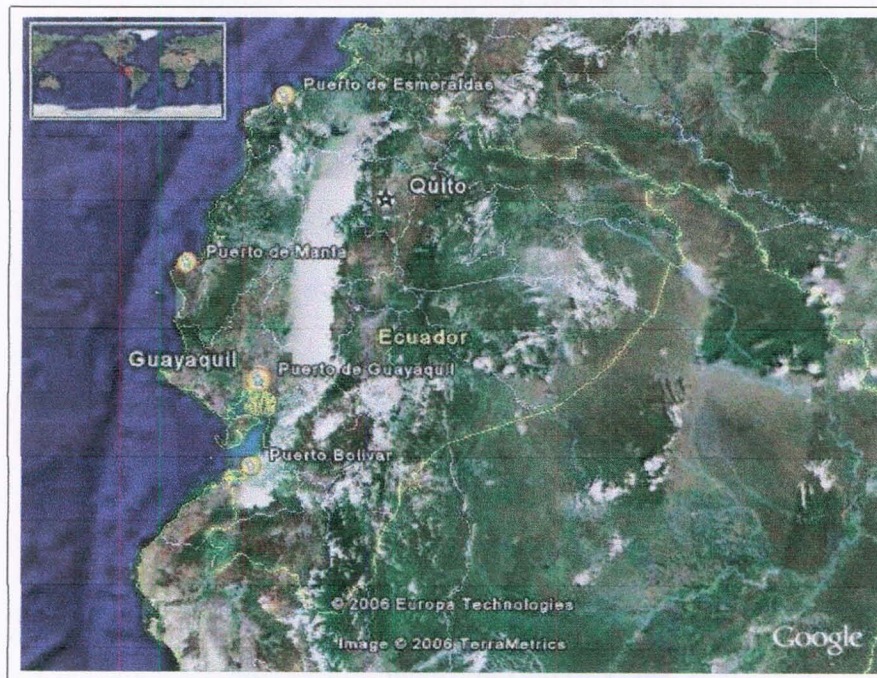
ENTIDADES PORTUARIAS

En el Ecuador podemos encontrar diferentes tipos de puertos según su jurisdicción y especialidad o propietario, por ejemplo: Terminales Petroleras y Privadas, y Puertos Comerciales Estatales.

Las entidades que controlan los puertos son las Autoridades Portuarias que son terminales comerciales que manejan diferentes tipos de cargas. En el Ecuador existen 4 Autoridades Portuarias, Guayaquil, Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar.

GRÁFICO 3.2

PUERTOS DEL ECUADOR



Fuente: Google Earth

Las autoridades portuarias están reguladas por el Sistema Portuario Ecuatoriano, que esta conformado por varios representantes como: el Director General de la Marina Mercante (Presidente), el Director de Puertos y Litoral (Secretario Técnico), Presidentes de los Directorios y Gerentes de las Autoridades Portuarias (Representantes de las Autoridades) y un Asesor Jurídico de la DIGMER; quienes se reúnen para realizar proyectos de regulación y desarrollo de las políticas aplicables a cada una de las Entidades Portuarias.

Según el art. 6 de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (ver anexo A.1), las atribuciones de las Autoridades Portuarias son las siguientes:

- Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
- Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades.
- Establecer el régimen administrativo y de control del servicio portuario.
- Aplicar las leyes portuarias y reglamentos referentes al uso de los servicios y facilidades. Los manuales y reglamentos correspondientes, serán aprobados de conformidad con lo que dispone al respecto la Ley General de Puertos.
- Recaudar las tasas relativas a los servicios que presten de conformidad con el Reglamento tarifario y someter a consideración del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, las reformas que fueren necesarias.

3.4.1. PUERTO DE ESMERALDAS

El Puerto de Esmeraldas esta ubicado en la jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas en la Provincia del mismo nombre. Las instalaciones se sitúan junto a la desembocadura del río Esmeraldas cercana a la ciudad de igual nombre.

La construcción del puerto se inició en 1971 y fue completada en 1979. El acceso al Puerto es directo desde el Océano Pacífico y tiene una depresión natural del fondo marino de aproximadamente 200 mts. en la entrada al Puerto. El área donde se encuentra los muelles está protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan un dársena de 42 hectáreas. El puerto se encuentra en las coordenadas Latitud: 00°59'40"S y Longitud: 79°38'48"W.

El Puerto dedica gran parte de su actividad a la importación de hierro, acero, cemento, materiales de construcción, vehículos, maquinarias, algodón y productos químicos.

TABLA 3.1
PUERTO DE ESMERALDAS - MOVIMIENTO PORTUARIO 1994 - 2005

Año	No. de Naves	CARGA (Toneladas Métricas)		
		Importación	Exportación	Total
1994	255	353.566	170.642	524.208
1995	240	366.970	289.786	656.756
1996	217	363.463	325.790	689.253
1997	280	498.453	380.855	879.308
1998	278	458.174	327.517	785.691
1999	134	279.052	310.928	589.980
2000	121	510.913	306.127	817.040
2001	192	925.116	211.563	1.136.679
2002	206	1.113.522	148.636	1.262.158
2003	179	591.483	170.728	762.211
2004	176	660.834	232.872	893.706
2005	186	464.750	228.072	692.822

Fuente: DIGMER

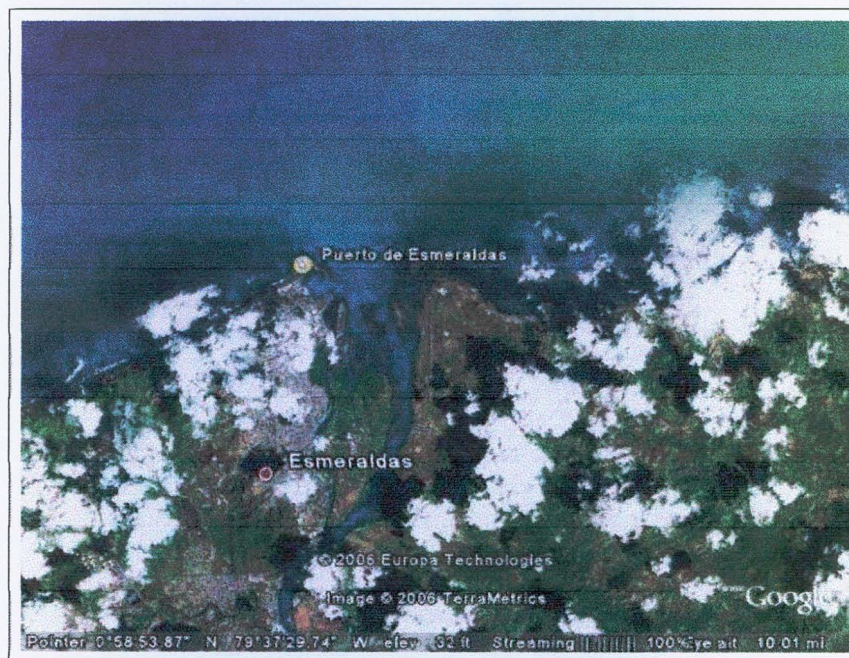
Por el lado de las exportaciones los principales productos son: banano, madera y balsa. El puerto interviene en el comercio exterior de las provincias de Esmeraldas y de Pichincha principalmente. Para el 2005 el puerto movilizó 3.335 TEUs.

Para llevar a cabo sus actividades, el puerto cuenta con las siguientes facilidades: 1 muelle marginal de 350 mts. de largo y 26 mts. de ancho, atraque roll-on/roll-off, 1 muelle de servicios de 120 mts. de largo 20 mts. de ancho y 6 mts. de profundidad, 66.000 mts². para áreas de almacenamiento de contenedores, semi-remolques y otros tipos de carga, 7.200 mts². de bodegas para carga en tránsito, 110.000 mts². de patios para carga general, bodega auxiliar de 1.250 mts². y una bodega para carga peligrosa.[46]

En el país existe muy poco tráfico de transporte fluvial, sin embargo, existen zonas geográficas que solo tienen acceso a este modo de transporte como es el caso de la Provincia de Esmeraldas¹.

¹La ruta Borbón, Tola y San Lorenzo permite el enlace entre el sistema fluvial y el puerto de Esmeraldas

GRÁFICO 3.3
PUERTO DE ESMERALDAS



Fuente: Google Earth

3.4.2. PUERTO DE MANTA

El Puerto de Manta se encuentra ubicado en la provincia de Manabí, entre las provincias costeras de Esmeraldas y Guayas. El puerto se localiza a 25 millas de la ruta internacional, esto significa sólo 2 horas para que el barco acodere en el muelle, siendo así el Puerto más saliente de la costa Sudamericana y la más cercana a los Puertos de Asia.

El área donde se encuentran ubicados los muelles está protegida por un rompeolas de abrigo de 7 mts. de ancho y 1.600 mts. de longitud aproximadamente. Esta área sirve además como calzada para el tráfico de vehículos de carga.

El puerto se ubica en las coordenadas Latitud $00^{\circ}55'35''S$ y Longitud: $80^{\circ}43'02''W$.

La misión de la Autoridad Portuaria de Manta se basa en captar la carga generada en la costa del continente asiático, beneficiando así el desarrollo comercial entre el Ecuador y los países de la costa del pacífico. El puerto tiene la capacidad de prestar servicios a todo tipo de naves y cargas, además permite el desarrollo del comercio exterior de las provincias de Manabí, Guayas y Pichincha.

TABLA 3.2
PUERTO DE MANTA - MOVIMIENTO PORTUARIO 1994 - 2005

Año	No. de Naves	CARGA (Toneladas Métricas)		
		Importación	Exportación	Total
1994	371	183.850	64.978	248.828
1995	424	222.637	118.455	341.092
1996	342	177.414	134.292	311.706
1997	295	260.963	82.507	343.470
1998	246	259.051	50.617	309.668
1999	165	210.187	72.172	282.359
2000	152	271.705	86.567	358.272
2001	263	352.520	81.858	434.378
2002	373	431.245	86.473	517.718
2003	339	466.819	130.958	597.777
2004	407	424.164	133.412	557.576
2005	311	457.037	219.321	676.358

Fuente: DIGMER

Los principales productos que moviliza son: Banano, Pescados, Mariscos y Moluscos, Madera - Balsa, Cemento y Materiales de Construcción, Papel y sus productos, Trigo, Sebos y Grasa Vegetal, Algodón, Artículos de Metal, Vehículos y Maquinarias, Productos Químicos y otros productos. Para el 2005 el puerto de Manta movilizó 38.748 TEUs².

La infraestructura que ofrece el puerto está conformada por 4 muelles de aguas profundas de 200 mts. cada uno con longitudes de 31, 28, 25 y 22 pies de calado; 2 rampas de 5 mts. cada una y longitudes de 22 y 20 pies de calado; 3 muelles marginales uno de cabotaje y dos pesqueros de 100 mts. cada uno y longitudes de 18, 15 y 12 pies de calado; un área cubierta de almacenaje de 10.142 mts². y una zona abierta de 145.348 mts².; y dos plataformas roll-on/roll-off localizadas a los costados del muelle espigón.[22]

²Twenty-feet Equivalent Unit ó un contenedor de 20 pies

GRÁFICO 3.4
PUERTO DE MANTA



Fuente: Google Earth

3.4.3. PUERTO DE GUAYAQUIL

El puerto de Guayaquil está ubicado en el golfo del mismo nombre en la desembocadura del Río Guayas. El puerto se sitúa a una distancia de 50 millas náuticas del Océano Pacífico. La situación geográfica del puerto es Latitud: 2^o16'51"S y Longitud: 79^o54'49.º.

Al pie del muelle la profundidad mínima es de 10 mts. y el ancho del canal de acceso es de 230 mts. El puerto tiene 95 hectáreas y cuenta con 8 atracaderos de carga general, una de contenedores y uno de graneles.

El negocio principal³ del puerto es el movimiento de contenedores, ya que en el 2005 movilizó 567.608 TEUs (incluyendo vacíos). Cerca del 70% de las exportaciones (sin contar el petróleo) del país salen por este puerto. El puerto interviene además en la transferencia de cargas provenientes de las provincias del Guayas, Pichincha y Azuay.

³Las terminales privadas Bananopuerto, Timpsa, Fertisa y Trinipuerto son sus principales competidores.

TABLA 3.3
PUERTO DE GUAYAQUIL - MOVIMIENTO PORTUARIO 1994 - 2005

Año	No. de Naves	CARGA (Toneladas Métricas)		
		Importación	Exportación	Total
1994	1.717	2.790.819	2.351.693	5.142.512
1995	1.890	3.143.083	2.663.390	5.806.473
1996	2.215	2.809.952	3.352.435	6.162.387
1997	1.694	2.648.055	3.052.530	5.700.585
1998	1.829	2.756.834	2.951.435	5.708.268
1999	1.474	1.356.908	3.545.287	4.902.195
2000	1.513	1.453.345	3.177.761	4.631.106
2001	1.597	2.012.606	3.060.279	5.072.885
2002	1.594	2.335.346	2.981.135	5.316.481
2003	1.472	2.482.926	3.102.583	5.585.509
2004	1.589	3.015.130	3.534.007	6.549.137
2005	1.591	3.023.379	3.410.916	6.434.295

Fuente: DIGMER

Los principales productos que moviliza son: Banano, Cacao, Café, Pescados Mariscos y Moluscos, Madera - Balsa, Abonos y Fertilizantes, Avena, Cemento y Materiales de Construcción, Papel y sus productos, Artículos de Metal, Vehículos y Maquinarias, Productos Químicos, Hierro Acero y Otros Metales, Cereales y Leguminosas y otros productos.

El puerto marítimo de Guayaquil posee una infraestructura moderna que permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada, al granel y liquidas. Las principales características del puerto son: un área total del recinto portuario de 200 hectáreas y una longitud total del área de los muelles de 1.625 mts.[16]

GRÁFICO 3.5
PUERTO DE GUAYAQUIL



Fuente: Google Earth

3.4.4. PUERTO BOLÍVAR

Puerto Bolívar se encuentra en la ciudad de Machala, capital de la provincia de El Oro. Su ubicación geográfica es Latitud $03^{\circ}15'55''S$ y Longitud: $80^{\circ}00'11''W$.

El puerto posee un corto canal de 4.5 millas náuticas protegido por un rompeolas natural (la isla Jambelí) que garantiza maniobras seguras ininterrumpidamente. Cuenta con 4 terminales multipropósito, los cuales permiten prestar servicios a todo tipo de naves y carga.

Para sus operaciones cuenta con un muelle de espigón con dos atracaderos, un muelle marginal, un área de almacenaje cubierta de 12.768 mts^2 , y otra abierta de 16.926 mts^2 , y un galpón para palietizar banano.

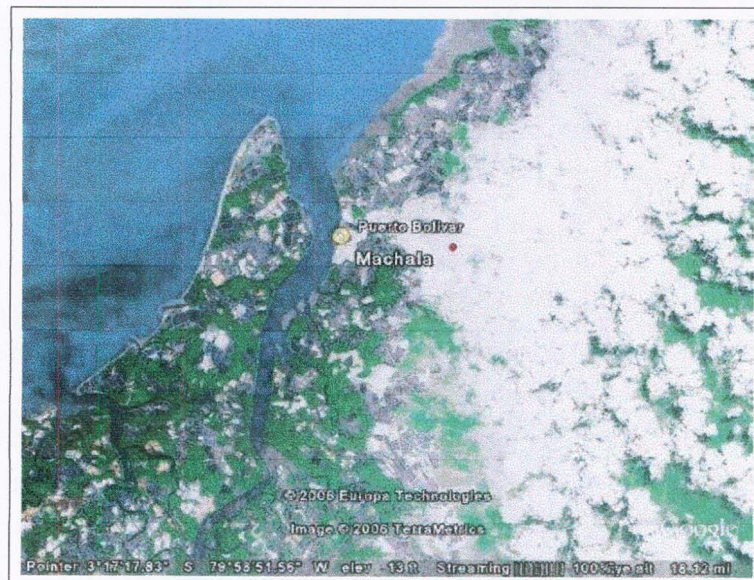
Para el 2005 el puerto movilizó 22.546 TEUs siendo sus principales productos: Banano, Pescados, Mariscos y Moluscos, Abonos y Fertilizantes, Papel y sus productos, Vehículos y Maquinarias, Productos Químicos, Hierro, Acero y otros Metales, y otros productos. La mayor parte de la carga de comercio exterior es de la provincia de El Oro.[24]

TABLA 3.4
PUERTO BOLÍVAR - MOVIMIENTO PORTUARIO 1994 - 2005

Año	No. de Naves	CARGA (Toneladas Métricas)		
		Importación	Exportación	Total
1994	585	94.112	1.382.751	1.476.863
1995	583	104.668	1.458.873	1.563.541
1996	549	118.172	1.479.800	1.597.972
1997	593	118.864	1.665.147	1.784.011
1998	567	100.586	1.264.787	1.365.373
1999	571	147.126	1.696.707	1.843.833
2000	547	120.129	1.623.159	1.743.288
2001	581	105.447	1.465.886	1.571.333
2002	492	118.636	1.402.907	1.521.543
2003	470	93.780	1.517.068	1.610.848
2004	495	76.865	1.475.289	1.552.154
2005	461	80.319	1.346.854	1.427.173

Fuente: DIGMER

GRÁFICO 3.6
PUERTO BOLÍVAR



Fuente: Google Earth

SECCIÓN 3.5

SISTEMA MARÍTIMO DEL ECUADOR

El Sistema Marítimo del Ecuador en el 2005 tuvo un movimiento total de 632.237 TEUs, que representa el 95 % del comercio exterior del Ecuador.

En la actualidad existen 16 empresas navieras que operan dentro del país, destacándose entre ellas la empresa estatal Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC⁴), cuyo negocio principal es el transporte de petróleo generado dentro del país.

Según un informe de la Corporación Andina de Fomento (CAF), el movimiento de pasajeros a nivel nacional ha ido decreciendo constantemente desde el año 1994, donde se registraron 20.000 pasajeros aproximadamente, para el 2003 la cantidad registrada no superó la cuarta parte del año 1994.

El movimiento internacional de pasajeros es muy inferior al nacional y en ambos casos se tiene muy escasa significación frente a las cargas.

Según la CAF[15], con respecto a los puertos del Ecuador, menciona que del total movilizado en el 2003 por los Puertos Comerciales el 62 % correspondió al de Guayaquil, el 18 % a Puerto Bolívar, el 15 % al de Esmeraldas y el 6 % al de Manta.

Dentro de los terminales Petroleros, al de Balao le corresponde el 91 %, al de La Libertad el 4 % y al de El Salitral el 5 %. De la carga de Balao, el 90 % es exportación de petróleo y el 10 % productos refinados de petróleo, en cambio, el de La Libertad y El salitral es producto refinado de petróleo.

Por otro lado, las exportaciones realizadas por los puertos comerciales fueron de: 72 % Banano, 1 % Cacao, 0.10 % Café, 2 % Pescado - Mariscos y Moluscos, 3 % Madera - Balsa, y 23 % otros productos. Estas exportaciones tuvieron como destino: 30 % EE.UU., 0.24 % Argentina, 6 % Bélgica, 5 % Chile, 11 % Alemania, 1.40 % Holanda, 19 % Italia, 5 % Japón, 1 % Nueva Zelandia, 0.23 % Puerto Rico, 1 % España, 1.26 % Colombia, 2 % Perú, 1 % Turquía, 1 % Venezuela y 17 % otros países.

Con respecto a las importaciones, los productos comerciales transportados fueron: 1 % Abonos y Fertilizantes, 0.009 % Avena, 1 % Cemento y materiales de Construcción, 6 % Papel y sus productos, 4 % Trigo, 0.04 % Sebos - Grasa y Aceite Vegetal, 1 % Sebos - Grasa y Aceite Animal, 1 % Artículos de Metal, 14 % Vehículos y Maquinarias, 1 % Productos Químicos, 14 % Hierro - Acero y 56 % otros productos.

⁴La FLOPEC al ser el único transportador de petróleo dentro del país, ha generando una situación monopólica no deseable en el sector.

TABLA 3.5
FLOTA MARÍTIMA DEL ECUADOR - 2003

Flota	Unidades	TRB⁵
Internacional	7	182.269
Cabotaje	28	297.789
Pesquera	1.130	137.000
Turismo	137	25.447
Total	1.302	642.505

Fuente: Corporación Andina de Fomento

Estas importaciones provinieron de: 20 % EE.UU., 6 % Argentina, 3 % Bélgica, 9 % Brasil, 3 % Canadá, 7 % Chile, 7 % Colombia, 1 % Inglaterra, 1.30 % Alemania, 1 % Italia, 6 % Japón, 5 % Corea, 3 % México, 1.40 % España, 2 % Perú, 0.15 % Turquía, 8.26 % Venezuela y 18 % otros países.

En lo referente a la estructura de los tipos de carga movilizados, el 57 % del total corresponde a la carga general, 36 % a la carga contenerizada, 6 % a granel sólido y 1 % a granel líquido.

Con respecto al movimiento de buques dentro de los puertos comerciales, en el 2005 se movilizaron 2.616 unidades de tráfico internacional de los cuales 1.545 lo hicieron por el Puerto de Guayaquil, 492 por Puerto Bolívar, 373 por el de Manta y 206 por el de Esmeraldas.

La tabla 3.5 muestra, que para el 2003 la flota pesquera es la más numerosa dentro de la flota nacional marítima, la misma que se concentra en los puertos de Manta y Guayaquil, mientras que la flota de pasajeros se ubica en los puertos de Ayora, en las Islas Galápagos, y en Guayaquil.

CAPÍTULO 4

SISTEMA PORTUARIO Y MARÍTIMO INTERNACIONAL

Para poder identificar un Sistema Portuario Internacional, podemos hacer referencia a través de tres organización principales que se dedican al control portuario y marítimo internacionalmente, estos organismos son: la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Comité Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

SECCIÓN 4.1

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos. La OMI se encarga específicamente de mejorar la seguridad del transporte marítimo, y de prevenir la contaminación causada por los buques.

La OMI fue establecida en una Conferencia Marítima de las Naciones Unidas realizada en Ginebra en Marzo de 1948 con la intención principal de elaborar instrumentos internacionales que desarrollarán la seguridad en el mar.

Los objetivos de la Organización se resumen en el artículo 1a) del Convenio Constitutivo, que establece:

Preparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comer-

cial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.[34]

La Asamblea de la OMI dirige las labores de la Organización y está integrada por todos los Estados Miembros. Esta Asamblea se reúne cada dos años y elige al Consejo (órgano ejecutivo de la OMI) que consta de 32 miembros y se reúne dos veces al año.

La Codificación del Derecho del Mar es parte importante de la labor de la Organización. Hasta el 2005 se han elaborado y aplicado en todo el mundo alrededor de 40 convenciones, convenios y protocolos y alrededor de 800 códigos y recomendaciones.

Con el fin de ofrecer una formación especializada a administradores, educadores y otras personas que desempeñan funciones de nivel superior en materia de transporte marítimo, la Organización estableció la *Universidad Marítima Mundial* en Mälmo (Suecia) en 1983. Además se creó en 1989 el *Instituto de Derecho Marítimo Internacional* en Valleta (Malta), para capacitar a abogados en la esfera del derecho marítimo internacional. En 1989 fue también creada la *Academia Marítima Internacional* de la OMI en Trieste (Italia), para ofrecer cursos cortos en diversas disciplinas marítimas.

En la actualidad la OMI es considerada como la organización más efectiva y dinámica del sistema de las Naciones Unidas, esto gracias al apoyo entregado por los Estados Miembros que la componen. Esto ha hecho posible avanzar notablemente en el logro de los objetivos que persigue, lo que se traduce en una "*navegación segura en mares más limpios*".

De la misma manera, los logros más sobresalientes han sido la creación de un sólido cuerpo de Convenios Internacionales, Códigos y Recomendaciones técnicas, que se han desarrollado en el seno de la comunidad marítima y que han sido fácilmente aceptados por la misma.

Otro logro en las actividades de la OMI esta centrada en el "*factor humano*", pues las estadísticas demuestran que gran parte de los accidentes marítimos, alrededor del 80%, son debido a errores humanos. Las causas de ellos se deben a diversos factores que pueden ser producidos por una administración ineficiente de la empresa o deficiencias de la dotación de gente de mar que tripula el buque,

como ser preparación y entrenamiento inadecuado, equipos mal operados, fatiga, desmoralización, dificultades de entendimiento por el idioma, etc., es por eso que las acciones de la OMI están dirigidas a elevar los estándares en estas áreas.[11]

SECCIÓN 4.2

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) es una de las agencias intergubernamentales más antiguas de las que funcionan actualmente en la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Se creó en 1919 y su interés principal se centra en los asuntos laborales.

La Conferencia Internacional del Trabajo es el órgano supremo de la OIT. Se reúne anualmente en Ginebra (Suiza) y está integrada por cuatro delegados por cada país miembro, dos de ellos elegidos por el gobierno, y los otros dos propuestos por las organizaciones de trabajadores y empleadores respectivamente.

A la Conferencia Internacional le corresponde la sanción de las normas internacionales del trabajo, fundamentalmente convenios y recomendaciones. También le corresponde examinar las memorias anuales que cada país debe presentar sobre el estado de la aplicación de las normas internacionales en cada país.

Sobre el campo marítimo la OIT ha desarrollado 32 convenios y 25 recomendaciones que tratan sobre las condiciones de trabajo a bordo de los buques, incluyendo disposiciones sobre su tripulación, horas de trabajo y descansos, jubilaciones, vacaciones, bajas por enfermedad, salarios mínimos, etc.

Los costes de tripulación constituyen una parte muy importante de los costes operativos del buque, por lo que el trabajo de la OIT es de gran importancia e incidencia sobre la economía de explotación de un buque. A continuación se resumen brevemente las materias tratadas en estos convenios.

El *Convenio sobre normas mínimas en la marina mercante* entra en vigencia en noviembre de 1981, y exige a los países crear leyes y reglamentos que establezcan el control de los buques registrados en su territorio. Estas leyes tratan los temas sobre las Normas de seguridad, la capacitación de la tripulación, las horas de trabajo y dotación, el régimen apropiado de seguridad social, y las condiciones adecuadas de empleo y de vida a bordo.

Estas normas deben ajustarse, en términos generales, a las establecidas en otros convenios de la OIT. Los países firmantes deben establecer los mecanismos neces-

rios para garantizar que la normativa nacional que aborde estos asuntos se cumpla adecuadamente. Este convenio ha sido ratificado por la mayoría de los países, incluyendo Alemania, España, Francia, Grecia, Italia, Liberia, Noruega y Reino Unido.

Sobre las *Condiciones generales de empleo*, existen 4 convenios que involucran los temas como: los Salarios, las horas de trabajo a bordo y dotación, Vacaciones pagadas y la Repatriación de la gente de mar.

Sobre *Seguridad, salud y bienestar*, la OIT establece 3 convenios principales que tratan temas sobre Alimentación y servicio de fonda, Alojamiento de la tripulación y Prevención de accidentes de la gente de mar.

Sobre las *Condiciones para el acceso al empleo*, la OIT establece 5 convenios que tratan sobre la edad mínima para trabajar a bordo de un buque (15 años), la obligación de los trabajadores de aportar un certificado médico que pruebe su aptitud para trabajar, etc.

Sobre los *Certificados de capacidad*, el Convenio exige que los capitanes, oficiales encargados de la navegación, jefes de máquinas y oficiales de máquinas estén en posesión de un certificado de capacidad, especificándose también las condiciones en las que esos certificados se pueden otorgar. El Convenio sobre el Certificado de aptitud de los cocineros de buque, exige que el cocinero disponga de un certificado que pruebe que ha superado una prueba práctica sobre preparación de comidas. Un tercer convenio trata sobre la capacitación exigida a los marineros.

El grado de ratificación de estos convenios varía enormemente entre los países. Por ejemplo, España, Francia, Italia y Noruega han ratificado más de 20 convenios de la OIT, mientras que EE.UU. ha ratificado sólo 4 y Chipre sólo 2.[29]

SECCIÓN 4.3

COMITÉ MARÍTIMO DE LA UNCTAD

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD) se estableció en 1964.

Sobre asuntos marítimos se encarga el Comité sobre tráfico marítimo que es uno de los 5 comités permanentes de la Conferencia. Desde mediados de los 60, su actividad ha tenido bastante relación con los intereses marítimos de los países en vías de desarrollo.

Los principales convenios que establece la UNCTAD están relacionados con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas o de fletes, que son acuerdos en-

tre empresas navieras que realizan tráficos regulares en una misma zona geográfica en la que establecen un común acuerdo sobre las tarifas de fletes y las condiciones del contrato de transporte. Este Convenio, el más conocido de los de la UNCTAD, fue adoptado en 1974 y entró en vigor en 1983. Ha sido ratificado por la mayoría de los países marítimos, salvo EE.UU. y Grecia.

Otro de los convenios de mayor relevancia en la UNCTAD es la relacionada con las Condiciones de Inscripción de Buques, la cual determina la responsabilidad del estado del buque. Este convenio permite establecer una administración marítima adecuada que garantice que los buques cumplan la ley y que además se pueda identificar al armador del buque y establecer su responsabilidad en un hecho suscitado.[21]

SECCIÓN 4.4

SISTEMA MARÍTIMO INTERNACIONAL

El transporte marítimo internacional es un elemento clave sobre el que se sustenta el proceso de globalización económica y comercial; ya que la mayor parte del comercio internacional se realiza por vía marítima.

Los cambios tecnológicos y organizacionales que tuvo el transporte marítimo dio lugar al desarrollo del intermodalismo y de las cadenas de transporte "puerta a puerta" sin ruptura de carga. De esta manera se desarrolló la aparición de nuevos actores encargados de implantar y coordinar las nascentes redes de transporte intermodal, entre los que se destaca el Operador de Transporte Multimodal (OTM) cuya función es cada vez más importante en el diseño, la elección y el control de la cadena de transporte.

La revolución tecnológica del contenedor y el desarrollo del intermodalismo dio lugar al surgimiento de los buques portacontenedores de cuarta generación, llamados Post-Panamax¹, dando el inicio a una era de gigantismo en la construcción de buques. En la actualidad existe una quinta generación de buques portacontenedores llamados super post-panamax con una carga superior a 9.800 TEUs. Esta tendencia al gran tamaño de los buques se debe a la persistencia de los grandes operadores marítimos por encargar a los constructores de naves cada vez más grandes y más veloces.

¹Se los llama así porque sus dimensiones sobrepasan el ancho y largo de las esclusas del Canal de Panamá

TABLA 4.1
PRINCIPALES OPERADORES DE CONTENEDORES EN EL MUNDO - 2005

Nº	Operador	Países/ Territorio	Nº de Buques	TEUs 2005	TEUs 2004
1	A.P. Moller Group	Denmark	399	1.005.554	900.509
2	MSC	Switzerland	264	713.808	618.025
3	P&O Nedlloyd	UK/Netherlands	165	490.435	426.996
4	Evergreen	Taiwan (China)	150	450.927	437.618
5	CMA-CGM	France	192	426.994	373.191
6	NOL/APL	Singapore	106	322.520	295.321
7	China Shipping	China	108	304.788	236.079
8	COSCO	China	116	299.961	253.007
9	Hanjin/DSR-Senator	Rep. Korea/Germany	77	296.938	284.710
10	NYK	Japan	107	287.137	265.192
11	OOCL	Hong Kong (China)	68	236.018	216.527
12	CSAV	Chile	88	231.419	190.143
13	MOL	Japan	72	226.105	213.195
14	K Line	Japan	74	219.560	195.750
15	Hapag Lloyd	Germany	57	215.694	186.610
16	Zim	Israel	90	210.407	196.420
17	Hamburg-Sud	Germany	86	191.333	131.713
18	Yang Ming	Taiwan (China)	68	189.939	168.006
19	CP Ships Group	Canada	76	179.209	196.317
20	Hyundai	Republic of Korea	37	142.257	139.243
TOTAL			2.400	6.641.003	5.924.572

Fuente: Secretaría de la UNCTAD

Otra característica del transporte internacional son las Alianzas y fusiones de las distintas líneas navieras en todo el mundo. Los llamados mega-carriers (grandes consorcios de transporte marítimo y multimodal) representan hoy en día una nueva y sólida tendencia que modifica notablemente la organización del transporte marítimo internacional y la posición de los puertos.

Las cuatro alianzas globales más importantes en el mundo son: La *Grand Alliance*, formada por P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, Nippon Yusen Kaisha (NYK), Orient Overseas Container Line (OOCL) y Malasia International Shipping Corp. (MISC). La *Unique Global Alliance* de Maerks Line, Sea Land, y Maersk- Sealand. La *New World Alliance* de American President Line (APL-NOL), Mitsui Osaka Line (MOL) y Hyundai Merchant Marine. La *United Alliance* de Hanjin, DRS-Senator y Cho Yang.

Otra tendencia en el transporte marítimo internacional es la existencia de grandes puertos concentradores de carga, que se hizo evidente a medida que el tamaño de los buques creció. Entonces, aparecieron en la red global los puertos llamados "*hubs globales*", que se localizan generalmente en el hemisferio norte en las rutas este-oeste donde se concentran los principales corredores y redes de transporte marítimo.

Los Hubs Globales son centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación y distribución de mercancías e información, que se alimentan de flujos que provienen tanto de las redes terrestres, como de las redes alimentadoras marítimas.

Según un informe de la UNCTAD[20] del 2006; el tráfico mundial de contenedores (número de movimientos medido en TEUs) aumentó en un 12,6% en el 2004, más de la mitad de lo obtenido en el 2003 que fue 8,2%, esto refleja la recuperación del tráfico en líneas regulares.

Para el año 2005 el informe presenta cifras sobre los puertos de contenedores más importantes del mundo. De los 20 primeros puertos, la mayor parte están en países desarrollados ó en desarrollo y en países socialistas de Asia. Estos 20 puertos representaron un total de 186,12 millones de TEUs movilizados en el 2005, esto representa una variación porcentual de 11,36% con respecto al 2004.

TABLA 4.2
PRINCIPALES TERMINALES DE CONTENEDORES EN EL MUNDO - 2005

Puerto	Millones de TEUs			Variación Porcentual	
	2005	2004	2003	2005/2004	2004/2003
Singapore	23,19	21,33	18,41	8,72	15,86
Hong Kong (China)	22,43	21,93	20,82	2,28	5,33
Shanghai	18,04	14,57	11,37	23,82	28,14
Shenzhen	16,20	13,65	10,70	18,68	27,57
Busan	11,84	11,43	10,37	3,59	10,22
Kaoshiung	9,47	9,71	8,81	-2,47	10,22
Rotterdam	9,30	8,30	7,10	12,05	16,90
Hamburg	8,05	7,03	6,14	14,51	14,50
Dubai	7,62	6,43	5,15	18,51	24,85
Los Angeles	7,48	7,32	6,61	2,19	10,74
Long Beach	6,71	5,78	4,66	16,09	24,03
Antwerp	6,48	6,06	5,44	6,93	11,40
Qingdao	6,31	5,14	4,24	22,76	21,23
Port Klang	5,54	5,24	4,80	5,73	9,17
Ningbo	5,19	4,00	2,77	29,75	44,40
Tianjin	4,81	3,81	3,01	26,25	26,58
New York	4,80	4,45	4,04	7,87	10,15
Guangzhou	4,68	3,31	2,76	41,39	19,93
Tanjung Pelepas	4,17	4,02	3,50	3,73	14,86
Lacm Chabang	3,81	3,62	3,18	5,25	13,84
TOTAL	186,12	167,13	143,88	11,36	16,16

Fuente: Secretaría de la UNCTAD

De los puertos ubicados en Asia, Singapur se coloca este año a la cabeza, seguido de Hong Kong (China) que bajo un puesto, Shanghai, Shenzhen, Busan, y Kaoshiung todos estos últimos ubicados en China y Korea. Otros puertos que registraron ganancias fueron Dubai y Hamburgo. El puerto que entro en la lista para este año es el de Guangzhou, en sustitución de Tokio.

Entre los puertos que bajaron de lugar se encuentran Hong Kong, Long Beach, Nueva York, Tanjung Pelepas, y Laem Chabang. Los puertos de Rotterdam, Los Angeles, y Klang, mantuvieron sus respectivas posiciones.

PARTE

II

MARCO NORMATIVO

CAPÍTULO 5

NORMAS INTERNACIONALES

El siguiente capítulo analiza la normativa internacional concerniente a la actividad marítima; ya que, al igual que otras transacciones en el mundo el transporte marítimo internacional también está regulado por leyes que exigen la formalidad mediante un documento escrito y firmado llamado Conocimiento de Embarque o *Bill of Lading*. Adicionalmente al documento se imponen ciertas obligaciones expuestas por convenios internacionales aplicados al comercio y al transporte internacionales.

SECCIÓN 5.1

CONVENIO INTERNACIONAL REGLAS DE LA HAYA

Las Reglas de La Haya se crearon en el 2 de agosto de 1924 mediante el convenio de Bruselas. Las reglas comprende 16 artículos que establecen un régimen jurídico obligatorio que regula la responsabilidad del cargador, por pérdida o daño de las mercancías transportadas, mediante un conocimiento de embarque (B/L) o cualquier documento similar de título de propiedad. Esta responsabilidad se aplican al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan.

El convenio establece que el cargador es responsable, de la pérdida o daño ocasionado, por el hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado al almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías.

Sin embargo, el convenio también establece una lista de circunstancias que eximen al porteador de la responsabilidad si la pérdida o daño es ocasionado por

una falta de navegación o administración del buque.

El convenio fija un monto de indemnización por pérdida o daño que no exceda 100 libras esterlinas por pieza o unidad o su equivalente en cualquier moneda, a menos que el valor de los bienes haya sido declarados por el embarcador y expuesto en el conocimiento de embarque.

Las unidades monetarias mencionadas en el convenio corresponden a su valor en oro. Los países que no tienen la libra esterlina como moneda de reserva tienen derecho a calcular el valor en su moneda local, a la tasa de cambio oficial el día de llegada del buque al puerto de descargue correspondiente.[45]

SECCIÓN 5.2

CONVENIO INTERNACIONAL REGLAS DE LA HAYA - VISBY

Las Reglas de La Haya se modificaron dos veces desde su adopción, la primera enmienda se realizó el 23 de febrero de 1968 también en Bruselas y se la denominó *Reglas de Visby*. Estas nuevas reglas comprenden 17 artículos que entraron en vigencia el 23 de junio de 1977.

La principal modificación de estas reglas establece un monto de indemnización actualizado y fijado en una cantidad que no exceda los 10.000 francos por unidad o los 30 francos por kilogramo de peso bruto. Un franco equivale a una unidad de 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas de pureza.

Adicionalmente, estas nuevas reglas eximen al porteador la responsabilidad por pérdida o daño cuando la naturaleza o valor de la mercadería figura en forma errada en el conocimiento de embarque.

La segunda enmienda a las Reglas de la Haya se realizó el 21 de diciembre de 1979, y se la denominó *Protocolo a las Reglas de Visby*. Este protocolo comprende 11 artículos y entró en vigencia el 14 de febrero de 1984.

El monto de indemnización fue revisado nuevamente y fijado en un valor que no excede los 666,67 DEG (Derechos Especiales de Giro) por pieza o 2 DEG por kilo de peso bruto. Este monto solo se aplica a los miembros del FMI (Fondo Monetario Internacional), caso contrario se aplicara el monto estipulado en las Reglas de Visby.

Las dos enmiendas, anteriormente mencionados, al tratado original están referidas básicamente a la limitación de la responsabilidad financiera; esto, sin alterar el régimen básico de responsabilidad que estipula las Reglas de La Haya originalmente.

Las Reglas de la Haya - Visby establecen una mayor importancia en la responsabilidad de las partes. Esta responsabilidad está estipulada en los conocimientos de embarque o *Bill of Lading* mediante las *Cláusulas Paramount o Principal*. De esta manera, los conocimientos de embarque son un medio de prueba que evidencia la celebración de un contrato de transporte marítimo entre el transportista (porteador) y el cargador.[45]

SECCIÓN 5.3

CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

La convención de las Naciones Unidas sobre un *Código de Conducta de las Conferencias Marítimas* se firmó en Ginebra el 6 de abril de 1974. Este código comprende 54 artículos y entró en vigencia el 6 de octubre de 1983.

El código establece a la Conferencia Marítima o conferencia como el grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de una ruta en particular dentro de determinados límites geográficos.

Este código además, determina a la Compañía Naviera Nacional como una empresa porteadora cuya oficina principal de dirección y cuyo control efectivo se encuentra en un determinado país. Las compañías que pertenecen a una empresa común de dos o más países y cuyo capital social tenga una participación sustancial de interés nacional, puede ser reconocida como una compañía nacional por las autoridades competentes de esos países.

Con respecto a la participación del tráfico, el convenio establece que la admisión de las líneas navieras nacionales como miembros con plenos derechos en las conferencias navieras que atienden el comercio exterior de un país, está sujeta al cumplimiento de ciertos criterios; de la misma manera, la admisión de una compañía perteneciente a un tercer país está también sujeta al cumplimiento de otra serie de criterios.

La participación de las líneas navieras nacionales de dos países que comercian entre sí, está sujeta a partes iguales en cuanto al flete y el volumen del tráfico generado por el comercio entre los países. El convenio estipula 20% para las líneas navieras de un tercer país, 40% para las del país exportador y 40% para la del importador. Si la compañía de un país decide no transportar la porción del comercio que le corresponde, o no existe ninguna línea naviera nacional, su parte se distribuirá entre las navieras que participan en el tráfico en proporción a sus

porcentajes respectivos. Finalmente si estas líneas no participen en el tráfico en los países servidos, se asignaran mediante negociaciones los cupos de carga a las respectivas compañías nacionales.

Para establecer las tarifas del flete, el convenio acuerda fijar el nivel más bajo posible desde el punto de vista comercial que asegure un margen de utilidad razonable para los armadores tomando en cuenta la naturaleza, el valor, y la relación peso - volumen de la carga. Cuando se trata de tarifas promocionales se tomará en cuenta además las condiciones comerciales establecidas para bienes provenientes de determinados países, en particular los países en desarrollo y los países sin litoral.

Para realizar un aumento general en los fletes la conferencia tiene un mínimo de 150 días de anticipación para notificar la cantidad de aumento, la fecha prevista de su aplicación y el motivo para realizarlo. Con respecto a los recargos, el convenio establece el llamado *Factor de Ajuste Monetario* (CAF) que ha sido establecido para compensar variaciones en las tasas de cambio que afectan la totalidad de los costos de operación o los ingresos de los miembros de la conferencia. Su aplicación puede hacerse en dinero o en formas de descuentos, aumentos, o rebajas de las tarifas de fletes.[45]

SECCIÓN 5.4

CONVENIO INTERNACIONAL REGLAS DE HAMBURGO

Su origen nace a partir del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías en 1978 en Hamburgo. Estas reglas contienen 34 artículos y reemplazan a las reglas de La Haya.

Las Reglas de Hamburgo introducen un nuevo principio en la responsabilidad del naviero, es decir cubre todo el período comprendido desde que las mercancías están bajo la custodia del naviero, en los puertos donde se carga y descarga el buque, y durante el trayecto de entrega al consignatario.

Las Reglas además establecen que al naviero se presumirá responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías a menos que pruebe que él y sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

El monto de la responsabilidad del naviero por pérdida o daños está limitado a la cantidad calculada que resulte mayor entre 835 DEG por pieza o unidad de carga, o 2,5 DEG por kilogramo de peso bruto. Para países miembros del FMI, el límite

es de 12.500 unidades monetarias por pieza o unidad de carga, o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto. La unidad monetaria corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimos de pureza.[45]

Las principales diferencias entre las *Reglas de La Haya* y las *Reglas de Hamburgo* están dadas por los criterios de responsabilidad del naviero o transportador, el período de responsabilidad y la forma de reclamo contra el naviero.

En cuanto a la responsabilidad del transportador. Las Reglas de la Haya exigen al naviero proveer un buque en buen estado de navegabilidad, debidamente tripulado y equipado, y con sus bodegas preparadas para el tipo de carga que corresponda. Para efecto de mayor seguridad, estas Reglas contienen un listado de excepciones a dicha responsabilidad, que en su mayor parte relación hechos fortuitos o de fuerza mayor que escapen del control del naviero. Las Reglas de Hamburgo en cambio establecen una norma que presume al porteador como responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías mientras ésta se encontrare bajo su cuidado, a menos que pruebe que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

En cuanto al período de la responsabilidad del transportador. Las Reglas de la Haya se aplican desde el momento que la carga es puesta a bordo del buque, según la cual el naviero resulta responsable desde que se hace cargo de las mercancías al comenzar a cargarlas, enganchando el bulto en la grúa o a través de algún procedimiento análogo. La Reglas de Hamburgo, por su parte, introduce un nuevo principio que establece que el naviero resulta responsable desde que se hace cargo de las mercancías al recibirlas del cargador hasta que las haya entregado directamente al destinatario o bien a la autoridad portuaria competente.

Finalmente, en cuanto a las Acciones y Reclamaciones contra el porteador. Las Reglas de La Haya establecen, como carácter general, el plazo de un año para la prescripción de las acciones contra el naviero. Por otro lado, las Reglas de Hamburgo establecen plazos diferenciados para la reclamación por daños o pérdidas aparentes e inaparentes. En este punto estas reglas consideran preferentemente los intereses de la carga.

SECCIÓN 5.5

CONVENIO DE LA ONU SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

El Consejo Económico y Social de la ONU conjuntamente con la OMI crea una serie de reglas destinadas a equilibrar el tratamiento jurídico del transporte multimodal en el mundo. Para lo cual convocaron durante 1972 a una conferencia para tratar el transporte contenedorizado de carácter internacional.

Luego de 8 años de debate entre los países desarrollados y en vías de desarrollo, el 24 de mayo de 1980 se aprobó por consenso, en Ginebra, el *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal*. Este convenio establece 40 artículos cuyo principal objetivo es reemplazar las normas legales dispersas, que se aplican en distintos países a los diferentes modos de transporte, por una legislación uniforme para toda la cadena de transporte sea esta terrestre, marítimo y aéreo.

El convenio caracteriza al Transporte Multimodal Internacional como aquel que posibilita el traslado¹ de mercaderías por al menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en el que el Operador de Transporte Multimodal (OTM) toma las mercancías sobre su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. El trayecto de custodia de las mercaderías incluye las operaciones de manipuleo, estiba, y descargas que se hayan efectuado en cumplimiento de un contratos unimodal de transporte. Para que el convenio tenga aplicación, el transporte multimodal debe efectuarse entre países que forman parte del convenio. Además las partes contratantes del convenio otorgarán libertad de tránsito; es decir, no se examinarán ni se cobrarán derechos aduaneros a los bienes en tránsito que estén en una operación de transporte multimodal internacional.

En lo referente al Documento de Transporte Multimodal (DTM), el convenio determina los requisitos que debe contener dicho documento; además, establece la posibilidad de que, a elección del expedidor de las cargas, el mencionado instrumento se emita con carácter *negociable* o *no negociable*. Si el DTM es negociable, se puede establecer *a la orden* o *al portador*. En el caso de ser a la orden, este

¹Las mercancías se estiban en una unidad, llamada contenedor, que pueden ser colocadas sobre diferentes medios de transporte tales como buques, vagones de ferrocarril, aeronaves y vehículos terrestres, de modo que se movilizarán desde el punto de origen hasta el punto de destino final sin necesidad de que fueran tocadas o manipuladas las mercancías después de su colocación inicial dentro del contenedor y antes de la entrega en su último destino.

será transferible mediante su endoso en tanto que el emitido al portador se registrará en cuanto a su transmisión por las normas vigentes en el lugar de cumplimiento de la obligación. Si el DTM no es negociable se especificará el nombre del consignatario de las mercaderías; así, el operador quedará liberado de su obligación de entregar las cargas a la persona que figura como consignatario o a una tercera persona que indique el consignatario. Adicionalmente, durante el trayecto también se puede necesitar documentos para cumplir con leyes de algún país involucrado en el transporte.

Con respecto al Operador de Transporte Multimodal (OTM), el convenio lo define como la persona que por sí (o por medio de otra que actúe en su nombre) celebra un Contrato de Transporte Multimodal y actúa como principal (no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en las operaciones de Transporte Multimodal) y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

El OTM elabora un contrato de transporte que abarca el movimiento de mercaderías, de origen a destino, en al menos dos modos de transporte, cubierto por un DTM no segmentado. El DTM no excluye la posibilidad de que el OTM puede emitir documentos parciales por subcontratación de servicios.[51]

En el ámbito de la responsabilidad, el OTM debe cumplir las leyes que se aplican en los países donde se desarrolla la operación, así como de las disposiciones del convenio tratado. El convenio establece un régimen completo de responsabilidad del operador de transporte multimodal, el cual adopta el criterio de "*termino de custodia*", ya que la responsabilidad tiene lugar desde que el operador multimodal por sí o por sus dependientes o transportistas efectivos se hace cargo de las mercaderías hasta que se produce la entrega de las mismas.

El monto de responsabilidad está limitado a 920 DEG por pieza o cualquier unidad de carga, o por 2,75 DEG por Kilogramo de peso bruto. Cualquiera que sea la suma de estos dos métodos se tomará aquella que resulte el valor mayor.

Finalmente, el convenio establece las condiciones de manejo de las mercaderías peligrosas y el plazo de dos años a la prescripción del contrato multimodal de transporte.

SECCIÓN 5.6

REGLAS UNCTAD/CCI

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) junto con la Cámara de Comercio Internacional (CCI) elaboraron una serie de recomendaciones formuladas a través de *reglas*, esto a partir de la falta de vigencia del Convenio Internacional de Transporte Multimodal de Mercaderías de las Naciones Unidas.

El texto final de las reglas fue aprobado con vigencia a partir del 1 de Enero de 1992 y al mismo tiempo fueron retiradas las viejas Reglas de la CCI para Documentos de Transporte Combinado.

Las Reglas UNCTAD/CCI se fundamentan en los regímenes de responsabilidad ya existentes, es decir al régimen de Responsabilidad de las Reglas de la Haya/Visby para Transporte Marítimo. Sin embargo su aplicación es tratada de una manera voluntaria y no constituye un modelo de régimen de responsabilidad para el porteador multimodal. Las Reglas además no están destinadas a sustituir la Convención de Ginebra (1980).[51]

Las condiciones de responsabilidad están fijadas en base del Convenio de Ginebra; sin embargo, existe diferencias normativas en el caso de demoras cuando el OTM utiliza el medio marítimo.

El monto de responsabilidad es menor a lo expuesto en el convenio de Ginebra, a menos que la naturaleza y el valor de la carga haya sido declarado por el expedidor e incluida en el documento de transporte multimodal.

Estas reglas han generado en cierta manera una ventaja para la expansión del uso del transporte multimodal; sin embargo, la creación de acuerdos regionales y nacionales han minimizado la posibilidad de contar con una normativa de uso general mediante la ratificación del convenio de Ginebra. Otro punto que resta importancia al convenio de Ginebra, es la poca claridad que tienen leyes de transporte sobre el límite de responsabilidad de los operadores tanto multimodales como de las terminales; esto, ha creado incertidumbre que incide en las primas de seguro haciendo que el sistema de transporte sea considerado caro. Como consecuencia, hay grandes costos, que restan competitividad a los productos de exportación, en el uso de este sistema de transporte.

CAPÍTULO 6

NORMAS SUPRANACIONALES

Al igual que en las normas internacionales, el transporte marítimo internacional esta regido por normas de carácter regional; que tuvieron origen a medida que surgieron bloques integracionista entre países. En el caso del Ecuador, las normas supranacionales a las que esta regida el Sistema Marítimo Ecuatoriano son las dispuestas por la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

SECCIÓN 6.1

NORMATIVA DE LA CAN

El Ecuador esta regido a la Normativa Supranacional establecida por los países miembros de la CAN, que sobre el tema de transporte marítimo estableció mediante la Decisión 288 la eliminación de la reserva de carga a nivel andino lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos. Posteriormente esta norma fue complementada con la Decisión 314 que señala las Políticas para el Desarrollo de la Marina Mercante en los Países Andinos. Estas políticas tienen el objetivo de armonizar el transporte marítimo y de mejorar la competitividad de las empresas del sector.

Adicionalmente la Decisión 390, que modificó algunos artículos de la Decisión 314, establece los mecanismos para actuar comunitariamente frente a terceros países que incurran en acciones discriminatorias contra empresas de transporte marítimo de la Subregión. En este sentido, el Reglamento para la aplicación comunitaria del principio de reciprocidad en el transporte marítimo fue aprobado por Resolución 422 de la Junta del Acuerdo de Cartagena en agosto de 1996.

En diciembre de 2000 la Comisión de la Comunidad Andina adoptó la Decisión 487 sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques, con el propósito

de promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión. En esta decisión se estableció una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas, a fin de disponer de un marco normativo comunitario que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático.

En cuanto al transporte multimodal la Comunidad Andina, adoptó como marco Jurídico el Convenio de Naciones Unidas y las Reglas de la UNCTAD/ICC, para elaborar la normatividad común subregional sobre Transporte Multimodal Internacional (Decisión 477). Para ello, los países miembros del Acuerdo de Cartagena, aprobaron por medio de las Decisiones 331¹ y 393, una normativa comunitaria que regula las operaciones en la subregión. Estas normas crean las condiciones jurídicas adecuadas para fomentar la oferta y prestación de los servicios de transporte multimodal. Adicionalmente, se aprobó un Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal por medio de la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

En concordancia con estas normas se actualizó la Decisión 477 la cual vincula al Tránsito Aduanero Internacional, con el fin de facilitar la libre circulación de mercancías, de tal manera que contribuya a la supresión progresiva de los obstáculos en el intercambio comercial entre los Países Miembros.

La supranacionalidad de las normas de la Comunidad Andina, han facilitado a los países miembros la disminución de obstáculos burocráticos originados en el poder legislativo de cada uno de los países miembros; alcanzado así, un mayor desarrollo normativo del Transporte Marítimo y Multimodal Internacional dentro de la CAN.[36]

¹Decisión 331:

Artículo 37: Los organismos Nacionales competentes designados por los países miembros serán los responsables de la aplicación integral de la Presente Decisión en sus respectivos territorios.
Artículo 38: Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

CAPÍTULO 7

NORMAS NACIONALES

Aunque no existe algún reglamento específico sobre el Transporte multimodal en el país, debido a la falta de infraestructura y a la poca actividad que se desarrolla en este tipo de modo de transporte, ciertas leyes tratan de controlar y regular el transporte de mercaderías dentro del territorio ecuatoriano.

SECCIÓN 7.1

NORMATIVA NACIONAL

Aunque la normatividad Subregional es de carácter obligatorio para todos los países de la Comunidad Andina, fue necesario por mandato de la Decisión 314 aprobar algunas normas que se incluyeran en la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial de febrero de 1972 y en la Ley General de Puertos de abril de 1976; las cuales mencionan la designación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos como máximo órgano de la política naviera y portuaria nacional, así como el más alto órgano asesor del Gobierno Nacional en dichas materias.

Mediante la Resolución del Registro Oficial No. 012/93 de marzo de 1993, se aprobó el *Plan de Acción para la Modernización del Sistema Portuario Nacional* en el que se determina la necesidad de modernizar el Sistema Portuario Nacional a efectos de que se vuelva eficiente y ofrezca las condiciones de competitividad adecuadas. Esto constituyó el punto de partida para el inicio de los procesos de concesión de los Puertos estatales del país.

De los diversos modelos portuarios, Ecuador adoptó el modelo internacional conocido como LANDLORD - PORT¹ o Puerto Propietario. Esto se desprende del

¹Existen 4 modelos de administración portuaria. El *Puerto propietario (Landlord Port)* se caracteriza por ser propiedad absoluta del Estado (nacional, provincial o municipal). El puerto

contenido de la Resolución No. 021/95, adoptada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, mediante la cual dicho organismo aprobó el *Modelo Portuario Ecuatoriano* y el Cronograma de Trabajo del Plan de Acción para la Modernización de los Puertos Ecuatorianos.

En materia sobre Transporte Multimodal, en mandato a las Decisiones 331 y 393 del Acuerdo de Cartagena, se incluyó en la Ley Orgánica de Aduanas el artículo 38 que hace referencia al Transporte Multimodal. De la misma manera en virtud de la Decisión 477 el artículo 38 incluye la facilitación del tránsito aduanero internacional.

En el área del marco legal e institucional de la política de exportación, se define la Ley de Comercio Exterior y de Inversiones creada en junio de 1997, que tiene como objetivo regular las operaciones del Consejo de Comercio Exterior y de Inversiones (COMEXI) quien se encargan de formular las políticas de comercio exterior de inversiones y negociaciones internacionales.

De acuerdo con la Ley, el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca (MICIP) es el órgano ejecutor de la política de comercio y de inversiones del país, siendo la promoción no financiera de las exportaciones y de las inversiones directas una atribución operativa del Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa integrado por la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (CORPEI) y su red externa.[23]

está dividido en terminales independientes (puede ser solo una) y cada operador de terminal es totalmente responsable de la operación y mantenimiento. Los servicios de remolque y practicaje son prestados por la empresa portuaria o por empresas privadas. El operador portuario o la empresa portuaria es responsable de la inversión, mantenimiento y desarrollo de la infraestructura común (acceso náutico y terrestre). El *Puerto de servicio (Service Port)* se caracteriza por ser propiedad total del Estado. La empresa portuaria prestan todos los servicios dentro del puerto, además es responsable por el mantenimiento, desarrollo e inversión de la infraestructura y del equipamiento portuario. El *Puerto herramienta (Tool Port)* se caracteriza por ser propiedad del Estado. Los servicios son prestados por la empresa portuaria o por empresas privadas (izaje, remolque, practicaje, etc.). La operación de carga y descarga es provista por empresas estibadoras en competencia. La empresa portuaria es responsable del mantenimiento, desarrollo e inversión de la infraestructura y del equipamiento mayor (excepto los equipos de las empresas estibadoras). El *Puerto privado (Private Port)* se caracteriza por tener una competencia privada. El remolque y el pilotaje pueden ser prestados por empresas privadas o estatales. El operador portuario es responsable de la operación, mantenimiento, inversión y desarrollo de la infraestructura común (acceso náutico y terrestre).

PARTE

III

MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO 8

LOGÍSTICA EMPRESARIAL

En este capítulo se presenta un conjunto de conceptos referentes a la Logística y a la Gestión Logística dentro de una empresa, tomando en cuenta sus principales objetivos dentro de los sistemas de abastecimiento, producción y distribución.

SECCIÓN 8.1

LOGÍSTICA

La noción sobre Logística nace dentro del concepto que comprende la consecución, el mantenimiento y el transporte de personal militar, suministros y equipo.[37] Con el paso del tiempo, la aplicación de este concepto ha cambiado sustancialmente; ya que, la logística se aplica como un concepto mas amplio dentro del contexto empresarial.

Prida-Gutiérrez[42], definen a la logística como:

aquella parte de la cadena de oferta que planea, implementa y controla la eficiencia del flujo efectivo y del almacenamiento de bienes, servicios y de toda información relacionada desde el origen hasta el punto de consumo.

Este concepto ha evolucionado a partir del desarrollo de las tecnologías del transporte y de la industria. Esta evolución ha permitido ampliar los servicios del transporte logrando una relación directa entre el transporte y el almacenamiento de los productos de una determinada empresa.

Desde el punto de vista operacional de una empresa la logística se desarrolla en 3 procesos logísticos, que ha diferencia de la Gestión Logística (procesos de

negocios logísticos), buscan maximizar la relación tiempo - producto de la cadena de producción de un producto. Estos tres procesos son:

Logística de Abastecimiento También llamada logística de entrada; es el aspecto físico del abastecimiento, excluye las labores comerciales que agrupa las funciones de compras, recepción y almacenamiento de recursos o servicios.

Logística de Producción Es el movimiento de materiales e información necesaria para la producción o mantenimiento.

Logística de Distribución o Distribución Física Es la logística de salida desde el final de las líneas de producción hasta los consumidores finales. Estas actividades comprenden las funciones de transporte, bodejaje, control de inventario, manipulación de materiales, administración de órdenes, análisis de sitio y localización, embalaje industrial, procesamiento de datos y la red de comunicaciones necesarias para una Gestión Logística eficaz. Incluye también el retorno de productos al fabricante.[39]

El eficaz manejo de estos procesos permite a las empresas alcanzar una ventaja competitiva con sus competidores. Esta ventaja parte de las actividades que realiza la empresa diseñando, produciendo, comercializando, entregando y apoyando el producto. Cada una de estas actividades contribuye a generar un coste y crea una base para la diferenciación del producto.

Una aportación teórica importante para la introducción de este concepto, es la noción de Cadena de Valor promulgada por Michael Porter; el cual divide a una empresa según sus actividades estratégicas relevantes, para entender el comportamiento de los costes y de las fuentes actuales y potenciales de diferenciación. Una empresa obtiene ventaja competitiva haciendo sus actividades estratégicamente importantes mejor que sus competidores o a un coste menor que ellos.

El diseño y la gestión del adecuado funcionamiento de los procesos logísticos se convierten en un factor clave para el éxito de la empresa. En definitiva, en el nuevo entorno competitivo no sólo exige dar un determinado nivel de servicio al cliente, sino también se necesita considera la adecuación del proceso que se emplea para lograrlo.

SECCIÓN 8.2

GESTIÓN LOGÍSTICA

La Gestión Logística es un conjunto de procesos que se dan sobre las cadenas logísticas. Por ello, antes de referirse a la Gestión Logística, se debe tener en cuenta el significado de una cadena logística. Esta última es la estructura que mantiene a las operaciones de la gestión logística.

Cadena Logística (logistic channel).- Es la red de participantes de la cadena de abastecimiento (supply chain), que involucra las funciones de almacenamiento, manipulación, transporte y comunicación, y que además contribuyen al flujo eficiente de bienes.

Dentro de la cadena logística, el canal de distribución considera todas las operaciones que se realizan desde los productores hasta los centros de destino. Este canal no incluye a los proveedores ni a los intermediarios que realizan la distribución física hasta cierto punto de demanda.

Las operaciones que se relacionan con la Gestión Logística están dadas por: el Servicio al cliente, la proyección de demanda, el control de inventario, el almacenamiento, el procesamiento de órdenes, la localización de plantas y bodegas, el manejo materiales, el embalaje, y el manejo de productos devueltos.

Para estos procesos la Gestión Logística necesita el manejo de diferentes recursos como: recursos naturales, recursos financieros, recursos de información personal y de los productos principalmente.

Los actores que participan en la Gestión Logística tienen la misma importancia, ya que sus funciones son complementarias dentro de la estructura del sistema logístico. Entre los principales actores de la Gestión Logística tenemos:

Clientes Finales .- Generalmente son personas naturales, y son la causa definitiva para la creación de un sistema productivo.

Empresas Productoras .- Son aquellas que tienen un proceso de producción específico, donde la logística opera conjuntamente con la producción, mercadotecnia y ventas, y servicios al cliente.

Operadores Logísticos .- Los operadores logísticos pueden presentarse de 2 formas. Primeramente son una serie de empresas especializadas en procesos de negocios logísticos particulares: embaladores, estibadores, consolidadores, transportistas, almacenistas, despachadores, puertos, etc. Por otra parte, los Operadores Logísticos son empresas que gestionan toda la distribución y abastecimiento, pues

se especializan en la Gestión Logística. Generalmente, las operaciones se las realiza en forma conjunta con los demás proveedores de funciones logísticas, de una forma colaborativa, logrando un ámbito integral dentro de la dirección de la cadena logística. [39]

SECCIÓN 8.3

GESTIÓN LOGÍSTICA EN EL COMERCIAL INTERNACIONAL

La Gestión Logística dentro del ámbito del comercio internacional esta basado en los procesos logísticos operacionales que abarca la Distribución Física Internacional (DFI), que ha diferencia de la gestión logística dentro de una empresa, buscan mejorar las operaciones de comercio exterior en el mundo en términos de costo, tiempo y calidad de servicio.

Esta estructura de procesos logísticos se lo denomina Logística Comercial Internacional (LCI). La LCI es una actividad que vincula diferentes áreas de las empresas de un país específico, desde la programación de compras hasta la pos-venta internacional.

8.3.1. LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL

La Logística Comercial Internacional (LCI) se define como el conjunto de actividades que integran un proceso logístico, y que relaciona la producción de un bien o servicio y su distribución hacia el consumidor, bajo un esquema de comercialización internacional.

El principal objetivo de la LCI, esta basado en lograr un adecuado nivel de servicio al cliente, con el menor costo total posible. En este sentido, la misión de la LCI se fundamente en disponer del producto adecuado, en la cantidad requerida, en el lugar acordado, y al menor costo total; logrando así, satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional; con justo a tiempo (JIT: just in time)¹ y con calidad total (TQ: total quality)². [45]

¹Es una filosofía industrial que puede resumirse en fabricar los productos estrictamente necesarios, en el momento preciso y en las cantidades debidas. Es una filosofía industrial de eliminación de todo lo que implique desperdicio en el proceso de producción, desde las compras hasta la distribución.

²Según lo definido por la ISO, TQM es un aproximación a la dirección de una empresa, centrado en la calidad; que se fundamenta en la participación de todos sus miembros buscando a largo plazo

La LCI es la encargada de ejecutar las tres actividades principales del comercio exterior de una empresa como: la producción de bienes a comercializar, la exportación de bienes ó de insumos intermedios, y la importación de bienes para consumo directo. Igualmente, la LCI involucra la integración de una serie de actividades, tales como: adquisición de insumos, gestión de inventario, marcado y embalaje (packaging), manipuleo y almacenamiento, y transporte y distribución; todo esto bajo un marco dinámico de manejo de información y planificación integral del proceso logístico.

8.3.2. DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

La Distribución Física Internacional (DFI) tiene como finalidad obtener la solución más satisfactoria para llevar la cantidad correcta de un determinado producto desde su origen hasta el lugar adecuado, en el tiempo necesario y al mínimo costo posible.

La DFI trata todos los aspectos relacionados con el movimiento del producto desde el sitio de producción hasta el usuario final, incluyendo las etapas correspondientes a los de almacenamiento, depósitos y demás canales indirectos utilizados.

La metodología que se análisis en la Distribución Física Internacional es la propuesta por el Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, que recomienda una técnica de costo que permita elegir una red óptima, mediante el análisis de diferentes redes de distribución.

La aplicación de esta técnica implica un proceso minucioso de comparación de modos y rutas de transporte para un embarque determinado, evaluando de forma detallada la relación costo - tiempo.

El análisis y selección de la cadena óptima de distribución internacional, se basa en la elaboración de matrices en las que se analiza los siguientes criterios:

- La Carga por Transportar
- Los Modos de Transporte a Utilizar
- Costos de la Cadena de DFI por Analizar
- Toma de Decisión sobre la Cadena de DFI para ser Utilizada

los objetivos de satisfacer al cliente, y de lograr un mayor beneficios a todos los miembros de la organización y de la sociedad

- Elección de la Cadena Óptima

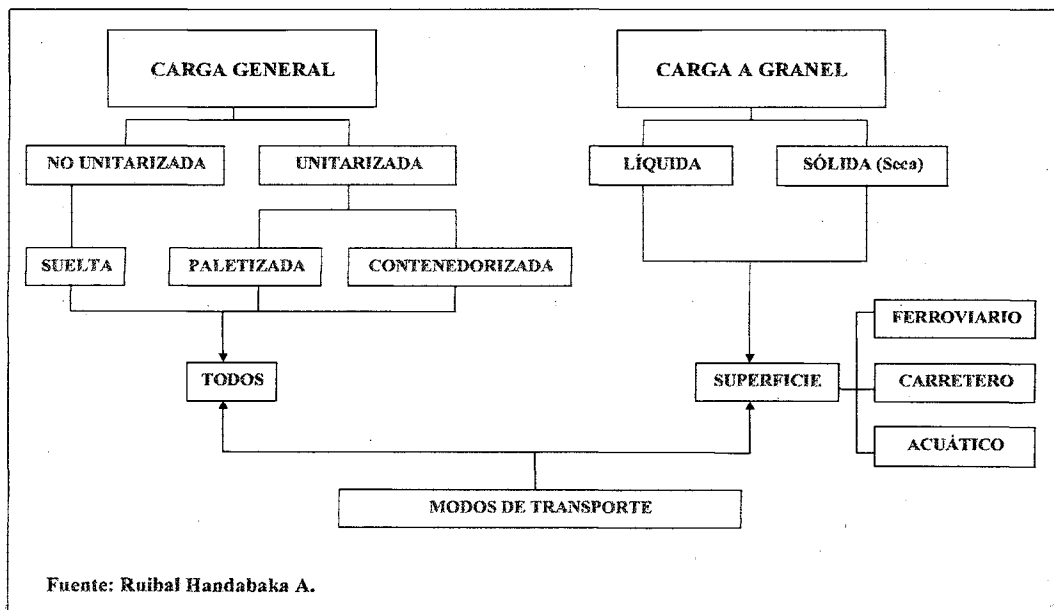
Bajo estos criterios se debe identificar, establecer, y decidir el costo de cada uno de los componentes de la DFI, que generalmente se los realiza mediante la utilización de cotizaciones.[45]

CARGA POR TRANSPORTAR

El proceso en la toma de decisión de la cadena de DFI, comienzan con el estudio de la carga que se va a transportar. Esta primera etapa consiste en analizar una estructura de decisiones que logre establecer, el tipo y la naturaleza de la carga, la preparación que la carga precisa, y la evaluación de la modalidad de unitarización.

CARACTERÍSTICAS DE LA CARGA La carga, desde el punto de vista operativo, es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización. Existen dos tipos principales de carga: general y a granel.

GRÁFICO 8.1
TIPOS DE CARGA



Carga General Comprende una serie de productos que se transportan en cantidades más pequeñas que aquéllas a granel. Dicha carga está compuesta de artículos individuales, cuya preparación esta determinada según su tipo:

- *Suelta (No Unitarizada).*- Este tipo de carga consiste en bienes sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.

La carga suelta ha sido tradicionalmente transportada en buques de línea y está compuesta generalmente por productos manufacturados o semimanufacturados u otro tipo general de mercaderías. Este tipo de carga constituye la parte mas valiosa del comercio marítimo, ya que el valor unitario de la carga general es relativamente más alto que la carga a granel.

- *Unitarizada.*- La carga unitarizada está compuesta de artículos individuales, tales como cajas, paquetes, u otros elementos desunidos, agrupados en unidades como palets y contenedores (unitarización).

La Unitarización de la carga permite un manipuleo seguro y evita el saqueo, los daños y las pérdidas, y la protege de la degradación térmica y biológica, el manejo brusco o la lluvia, el agua salada, etc. Además, permite un manipuleo más rápido y eficiente, debido a la existencia de equipos especializados en el movimiento de este tipo de carga.

La carga unitarizada se transporta en cualquier modo de transporte, siempre que sus unidades de transporte se adapten a las características de los diversos tipos de unidades movilizadas.

Carga a Granel Los graneles sólidos o secos y líquidos se almacenan, por lo general, en tanques o silos y se transportan por bandas transportadoras o ductos respectivamente, ambos tipos de productos se movilizan por bombeo o succión, cucharones, cucharones de almeja y otros elementos mecánicos; estos productos no requieren embalaje o unitarización.

Las principales cargas a granel que se transportan en el mundo son: aceite, petróleo, minerales, cereales y fertilizantes.

TABLA 8.1
FRECUCENCIA EN EL TRANSPORTE SEGÚN EL TIPO DE CARGA

Tipo De Carga		Modo			
		Ferroviano	Carretero	Marítimo	Aéreo
Carga General	Suelta (No Unitarizada)	Media	Alta	Media	Media
	Unitarizada	Alta	Alta	Alta	Alta
Carga A Granel	Líquida	Media	Baja	Alta	...
	Sólida (Seca)	Media	Baja	Alta	...

Fuente: Ruibal Handabaka A.

NATURALEZA DE LA CARGA La carga puede tomar distintos tipos de naturaleza según su composición física y química.

Carga Perecedera Este tipo de carga esta formado especialmente por productos alimenticios, que sufren una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas, producto del paso del tiempo y las condiciones del medio ambiente.

En la mayoría de los casos se requieren ciertos medios de preservación para los alimentos, como el control de la temperatura, con el fin de mantener las características originales de sabor, gusto, olor, color, etc., de esta manera se busca conservar el producto en buenas condiciones durante su movilización.

Dentro de los productos perecederos se encuentran las frutas y las verduras, la carne y sus derivados, los pescados y los mariscos, los productos lácteos, las flores frescas y los peces tropicales, entre otros.

Carga Frágil Este tipo de carga requiere un manejo especial dadas sus características, toda la operación debe realizarse con extremo cuidado, incluyendo el embalaje, el manipuleo (cargue y descargue) y el traslado propiamente dicho.

La naturaleza y la intensidad de los riesgos que están sometidos estos productos durante su trayecto, tienen distintos niveles de incidencia e influyen decisivamente en la forma de embalarlos.

Por frágil que sea un producto, siempre es posible darle una protección adecuada

si se rodea con una cantidad suficiente del material de amortiguación apropiado.

Los tres puntos críticos relacionados con el grado de fragilidad de los productos transportados son: el cargue y descargue, el movimiento en el vehículo de transporte y el almacenamiento y bodegaje.

Carga Peligrosa Es aquella carga compuesta de productos peligrosos, es decir, los que por sus características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas, pueden causar accidentes o daños a otros productos, al vehículo que lo movilizan, a las personas, o al medio ambiente.

Dado que la demanda de transporte internacional de este tipo de productos es considerable, se han establecido normas internacionales para su manipuleo, principalmente en lo que se refiere al embalaje, marcado y documentación especial requeridos.

Adicionalmente, existen recomendaciones básicas para el transporte de este tipo de productos, como: describir con exactitud la clase de producto peligroso que se transporta, proteger la carga con un embalaje apropiado y debidamente marcado, tal como lo exigen las normas vigentes, no exceder la cantidad autorizada para cada embarque, y asegurarse de que el vehículo de transporte cumpla las normas.

Carga de Dimensiones y Pesos Especiales Con frecuencia las cargas muy voluminosas o pesadas requieren un manejo especial. Estas características son importantes desde el punto de vista de las tarifas de fletes, en especial en el transporte marítimo, ya que cuando se trata de esta clase de carga, el flete agrega una sobretasa a la tarifa básica.

PREPARACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE LA CARGA La preparación de la carga requiere el análisis de los diferentes factores que están involucrados en el transporte del mismo, como: el embalaje, marcado, unitarizada, y el medio de transporte. A partir de este análisis se decide la ruta más óptima dentro de la cadena de la DFI.

Embalaje El objetivo principal del embalaje es proteger las características de la carga y preservar la calidad de los productos hasta su llegada a su lugar de destino. El embalaje facilita el traslado de la carga y permite su transporte en las mejores condiciones, según el modo que se utilice.

El embalaje concede ciertas facilidades durante el transporte de la carga, como por ejemplo: el manipuleo de la carga en los lugares de producción y destino, el almacenamiento de los productos en los lugares intermedios y en las terminales, la unitarización y estiba en los contenedores o paletas y en los vehículos de los distintos modos de transporte, y la disminución de las tarifas en los fletes, y en las primas de seguro.

El modo de transporte determina sustancialmente las especificaciones del embalaje, de tal forma que el embalador tiene la posibilidad de elegir, entre una gran variedad de materiales, aquéllos que mejor se adaptan al producto.

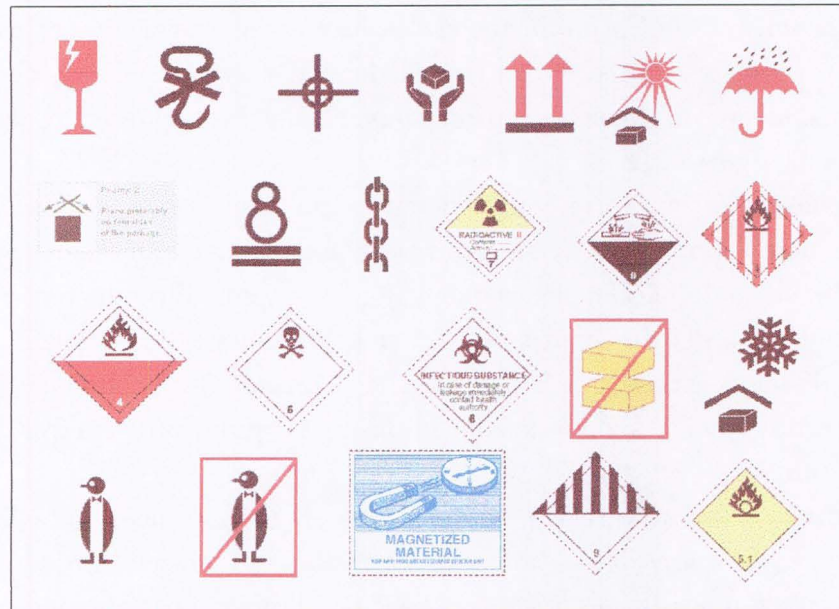
La elección del tipo y material del embalaje implica tener buen conocimiento de los distintos aspectos de la cadena de distribución física internacional, así como de las especificaciones y normas que la rigen y las pruebas de control de calidad de los materiales.

Existe una gran variedad de embalajes en el mercado, entre ellos tenemos: cajones, cajas, cofres, latas, tambores, barriles, sacos, talegas, fardos, contenedores graneleros y unidades de carga con película elástica. Los materiales con los que están hechos la mayor parte de los embalajes, están compuestos por: materiales naturales como la madera y textiles de fibras naturales, materiales de cartón, Papel, materiales metálicos, y materiales sintéticos, entre ellos plásticos, textiles, ó una combinación de estos.

Marcado El marcado tiene una particular importancia en la DFI, ya que permite identificar cada pieza de la carga. Tiene una relación directa con el embalaje, ya que concede información importante sobre la forma óptima en el traslado de la carga. Para ello existen algunas recomendaciones básicas, como: legibilidad, indeleblidad, localización, suficiencia y conformidad.

Los tipos de marcados se pueden clasificar en: *Marcas Estándar*, que son aquellas que ofrecen información referente al comprador, número de referencia, destino y número del bulto. *Marcas Informativas*, son aquellas que prestan información adicional, como peso bruto, país de origen o número de la licencia de importación. Y *Marcas de Manipuleo*, que son aquellas que muestran las instrucciones de manipuleo y advertencia de peligro mediante el uso de símbolos internacionalmente aceptados (símbolos pictóricos ISO y el código marítimo internacional sobre mercaderías peligrosas).[31]

GRÁFICO 8.2
SÍMBOLOS PÍCTORICOS DE LA ISO



Fuente: International Organization for Standardization (ISO)

Unitarización Este concepto nace de lograr, mediante una unidad de carga, el agrupamiento de uno o más agregados de la carga general que se va a movilizar. Por ejemplo, si tenemos un cierto número de un determinado producto agrupados en una caja, esto se constituye en una unidad pequeña de carga. Si a un determinado número de cajas la agrupamos y la colocamos sobre una palets, esto constituirá otra unidad de carga. Y si por último reunimos varios palets y luego se introducen en un contenedor, se tendrá otra una unidad de carga llamada contenedorización.

En la unitarización también se utilizan otras unidades que hace referencia a la agrupación de carga como trailers, barcasas, vagones, y camiones. Sin embargo, en la actualidad existen dos tipos de modalidades que tienen más frecuencia en su uso, como: Paletización y Contenedorización.

- *Paletización.*- La paletización consiste en colocar un determinado tipo de carga sobre una plataforma construida con diversos materiales, sean estos de Metal, Plástico, madera, ó una combinación de estos. Esta plataforma se la denomina Palet o paletas, y consiste básicamente de dos bases separadas entre sí por soportes, o una base única apoyada sobre patas de una altura suficiente para permitir su manipuleo por medio de montacargas.

Existe varios tipos y tamaños de palets, para las cuales la ISO ha establecido unas normas estándar sobre su fabricación, entre estos tenemos:

- Palets de doble entrada.- Son palets cuyos travesaños permiten la introducción de los soportes o brazos del montacargas por dos costados opuestos. Pueden ser planas, de ceja o con pilares.
- Palets de cuatro entradas.- Son palets cuyos soportes permiten la introducción de los soportes de un montacargas por sus cuatro costados. Igualmente, pueden ser planas, de caja o con pilares.
- Palets de base única.- Son palets que tiene una sola base como apoyo para la carga. Pueden ser planas, de caja o con pilares.
- Palets de doble base.- Son palets que tiene una base superior para la carga y otra inferior que sirve de piso. También pueden ser planas, de caja o con pilares.
- Palets aladas.- Son palets cuya bases se proyectan en los lados opuestos más allá de los travesaños o pies. Pueden ser planas, de caja o con pilares.
- Palets planas.- Son palets que carecen de una estructura superior.
- Palets reversibles.- Son palets planas de doble base, con plataforma superior e inferior similares, cualquiera de las cuales puede soportar igual peso.
- Palets de caja.- Son palets con o sin pestañas, con un armazón de por lo menos tres lados verticales, fijos, removibles o desarmables, macizos, en listones o malla.
- Palets con pilares.- Son palets con un armazón de pilares, con o sin rieles.

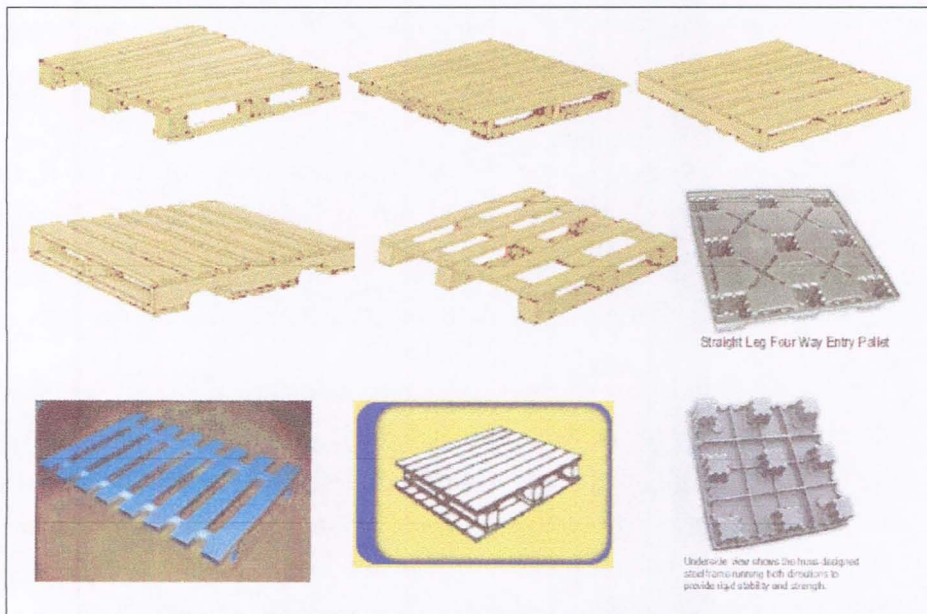
En la actualidad existen nuevas formas de paletización; como las Unidades de carga sin palets (*pallet-less unit loads*), que consiste en aplicar capas de lámina plástica de alta resistencia en diferentes formas sobre la carga; y las Láminas termorretráctiles (*slip-sheets*), que consiste en colocar una película de polietileno alrededor de la carga y someterla al calor para que se contraiga fuertemente. Estas modalidades ofrecen mejores ventajas como estabilidad, seguridad, limpieza, protección de la intemperie y unitarización de lotes irregulares.

TABLA 8.3
DIMENSIONES DE LOS PALETS

Tipo	Dimensión mm	Capacidad en Piso
U.S.-pallet	1219 x 1016	9 palets
U.K.-pallet	1200 x 1000	10 palets
Europallet	1200 x 800	11 palets
Standard	1140 x 1140	10 palets

Fuente: Zuidwijk A.

GRÁFICO 8.3
TIPOS DE PALETS



Fuente: International Organization for Standardization

- *Contenedorización.*- Es un método de carga que utiliza a un contenedor como medio de transporte de carga. La contenedorización permite movilizar la carga de una manera segura e inviolable, logrando que la carga se pueda almacenar, movilizar, apilar, amarrar, etc., y que también se pueda llenar, vaciar y estibar, en el lugar de origen y de destino de un embarque determinado.

Todos los modos de transporte prestan el servicio de transporte de contenedores, generalmente mediante el uso de vehículos especializados. La capacidad de un contenedor puede exceder la cantidad de carga de un solo embarcador, casi siempre se consolidan ó agrupan cargas pertenecientes a otros embarcadores con el fin de completar todo el cupo. La utilización del contenedor permite desarrollar el transporte multimodal mediante la combinación del transporte ferroviario, carretero, acuático o aéreo.

Las formas más usuales de consolidación de carga son: FCL - *Full Container Load* ó carga completa, que se produce cuando la carga equivale a la capacidad total del contenedor; y LCL - *Less a than a Container Load* ó carga parcial, que es cuando el total de la carga no logra completar la capacidad de un contenedor.

Con respecto a los contenedores, existen distintos tipos los cuales han sido estandarizados por la ISO, y que son diferenciados de acuerdo a la utilización de una determinada carga. A continuación mencionamos los tipos de contenedores más utilizados:

- Contenedor de 20 y 40 pies para carga sólida.- Para usos generales y carga sólida. Contenedores de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) de largo. Tienen 8 pies (2,4 m.) de ancho, por lo que el centro de carga está a 48 pulgadas (1.200 mm.).
- Open top.- Contenedores de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) con la parte superior abierta, para transportar mercancías que no se estropeen si están al descubierto.
- Tank container.- Contenedor-cisterna de 20 pies (6 m.) para el transporte de líquidos (tales como productos químicos) dentro de un bastidor tipo caja. Pueden tener 8 pies (2,4 m.) o 8,6 pies (2,6 m.) de altura.
- Half-height container.- Contenedor-silo de media altura. Puede ser abierto, techo rígido o lona, y paredes sólidas o jaula. Mide 4 pies (1,2 m.)

o 4,3 pies (1,3 m.) de altura y puede transportar minerales o materiales semi-elaborados.

- Flat rack.- Contenedores planos plegables, consisten en una plataforma plana y unos extremos provistos de bisagras que pueden ponerse verticales para formar un módulo de contenedor o pueden plegarse para permitir el almacenaje de contenedores en cuestión.
- Reefer container.- Contenedores-frigoríficos de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) con puertas en un extremo y una unidad de refrigeración incorporada en el extremo.

GRÁFICO 8.4
TIPOS DE CONTENEDORES



Fuente: International Organization for Standardization

MODOS DE TRANSPORTE A UTILIZAR

Luego de haber analizado y determinado la carga a transportar, empieza la segunda fase en la toma de decisión en la DFI. En esta fase se analiza los principales modos de transporte de carga que se utilizan en las distintas zonas geográficas; así como también, las terminales de carga que utilizan los distintos vehículos de cada

modo de transporte. Además se analiza los tipos de contratos y documentos que se requieren para realizar el transporte de carga.[35]

TRANSPORTE FERROVIARIO Es aquel que permite el traslado de mercancías mediante la utilización de un tren como medio de transporte. En algunos países donde existe infraestructura de vías y operan los servicios de transporte internacional por ferrocarril, es frecuente la utilización del servicio de transporte ferroviario, el cual opera por lo general para el transporte de grandes volúmenes y a distancias superiores a los 500 kilómetros.

El transporte ferroviario se caracteriza por costos fijos y variables relativamente bajos. El aumento creciente del volumen y el efecto sobre la reducción de los costos en el terminal se refleja en algunas economías de escala importantes, esto presenta mayores ventajas en relación con el transporte carretero o aéreo.

El transporte ferroviario utiliza para el traslado de mercancías diferentes tipos de vagones, diseñados de acuerdo con las necesidades específicas de transporte de ciertos productos. Entre los diferentes tipos de vagones frecuentemente utilizados tenemos: Vagón Tanque (Petroquímicos, ácidos, vino, leche, etc.), Vagón de Descargue Lateral (Trigo, maíz, cebada, etc.), Vagón Refrigerado o Isotérmico (Pescados, mariscos, hortalizas y frutas), Vagón de Apertura Lateral (Hierro, carbón, arcilla, sal, etc.), y Vagón Plataforma (Apilamiento de contenedores).

Los tipos de servicio que ofrece este sistema de transporte están dados por: Vagón Completo, Vagón Parcial y un Sistema Combinado, este último es conocido como ferrutaje ó piggy back, que es una combinación entre el transporte carretero y ferroviario. El documento utilizado para este medio es la Carta de Porte Ferroviario Internacional (CIM).

TRANSPORTE CARRETERO El transporte carretero o terrestre internacional es aquel que permite el traslado de mercancías desde un país hacia otro mediante la utilización de un camión como medio de traslado. Este medio de transporte cumple normas sobre tránsito aduanero internacional, ceñido a normas internacionales sobre operación de servicios, utilizando empresas debidamente reconocidas y habilitadas por los distintos países por donde circulará la carga. Por lo general, las operaciones están regidas por acuerdos o convenios internacionales que han sido suscritos por los países.

Este medio de transporte utiliza diferentes tipos de camiones que se clasifican

de acuerdo a su estructura, entre estos tenemos a los vehículos rígidos o de una sola unidad de transporte, y los vehículos articulados o de remolque.

Entre los diferentes tipos de camiones utilizados para el transporte de carga tenemos: Camión Abierto, Camión Cubierto, Camión Tolva, Camión Tanque, y Camión Plataforma. Al igual que el transporte ferroviario este medio presta los servicios de camión con carga completa, camión con carga parcial y un sistema combinado, como el piggy back y el RO/RO, que es un sistema de autotransbordo en buques.

El documento utilizado en este medio de transporte es la Carta de Porte Carretero Internacional (CMR) que fue promulgado por el convenio internacional sobre transporte de bienes por carretera de 1956. Los países que no pertenecen al convenio utilizan otro tipo de documentación regido por las disposiciones de diferentes acuerdos como: la Declaración de Tránsito Aduanero por carretera (África Oriental), el Acuerdo Heptapartito (Cono Sur) y la Decisión 257 (Comunidad Andina).

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL Es aquel que permite el traslado de mercancías mediante la utilización de un barco, buque o cualquier otro medio de transporte que este en capacidad de transportar mercaderías por medio del agua, sea esta por el océano o por un río.

El transporte marítimo presenta ventajas a diferencia de otros medios como: Tarifas más bajas, transporte en masa de grandes volúmenes, diversidad y especialización en tipos de buques, y regulaciones internacionales uniformes. Sin embargo existen también desventajas como: Baja velocidad, seguro más costoso, embalajes más costosos, costos portuarios, altos riesgos de saqueo y deterioro, mayores inventarios y costos financieros durante el trayecto, y frecuencias más espaciadas.

En general, las flotas mercantes no tienen muchos buques del mismo tipo. Los astilleros tiene cierto nivel de estandarización, pero no producen embarcaciones idénticas en masa como es el caso de otros vehículos de transporte. Aunque se traten de buques del mismo propósito, se producen casi siempre diferencias en el diseño y el tamaño, que no se encuentran en las unidades de transporte de los otros modos. Existen tres grandes grupos que diferencian a los tipos de buques y son: Buques de Carga General, que comprende aquéllos que transportan carga suelta y carga unitarizada; Buques de Carga a Granel, que incluye a los buques de carga sólida o seca y líquida, y los de carga combinada; y los Buques Refrigerados ó también conocidos como Reefers.

Con respecto al servicio que prestan las compañías navieras, existen diversas modalidades que se diferencian de acuerdo a su tipo de explotación y costos.

A. Buques de Línea Regular.- Son aquellos que brindan un servicio permanente con un tráfico determinado, con frecuencias determinadas, y que por lo general son buques de tarifas más elevadas. Entre los Buques de línea regular tenemos:

- Buques Conferenciados.- Son aquellos que operan en virtud de una conferencia de fletes³ ó Acuerdo de fletes, el cual dos o más transportistas navieros se obligan a servir determinadas líneas, con cierta regularidad, cobrando fletes uniformes para cada tipo de mercadería y cumpliendo con un mínimo de salidas desde y hacia los puertos que integran el corredor marítimo. Esta modalidad brinda igualdad de fletes para las mismas mercaderías y habitualidad de tráfico (recorrido fijo).
- Buques No conferenciados u Outsiders.- Son aquellos que operan fuera de la conferencia, libremente, sin ataduras, es decir sin obligación de cumplir con las normas que obligan a los conferenciados; como regularidad de tráfico, itinerario, tarifas uniformes, etc. Los servicios que prestan generalmente se desarrollan de forma paralela a los conferenciados, explotando recorridos cubiertos por los mismos.

B. Buques Tramps.- Son aquellos que realizan operaciones sin itinerario fijo, es decir prestan un servicio de transporte fletado. Esta modalidad usualmente sirve para el transporte a granel a través de buques graneleros de carga masiva. En este tipo de buques es común que se contrate el flete sin incluir los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga a diferencia de los buques conferenciados que generalmente tienen incluido estos gastos en la tarifa de flete.

La contratación de los servicios en un buque tramp puede realizarse bajo diferentes modalidades.

- Time Charter (Contrato de fletamento por tiempo).- Son los buques que se fletan por su totalidad y por un tiempo determinado para el

³Las Conferencias Marítimas pueden ser abiertas o cerradas. En las Conferencias Abiertas, sus miembros pueden retirarse cuando lo deseen y todo transportista marítimo puede formar parte de la misma. En las Conferencias Cerradas; en cambio; el ingreso de un nuevo miembro debe ser aceptado por todos lo que forman parte de la Conferencia.

transporte de mercaderías o personas. Es decir que el armador cede los espacios de carga en uso, pero sin perder la tenencia del buque por ello; corriendo con todos los gastos de la operación como sueldos de la tripulación, provisiones, reparaciones y mantenimiento.

- Voyage Charter (Contrato de fletamento por viaje).- Se refiere cuando el armador se compromete a llevar la carga a destino; es un contrato de prestación de servicio. En este tipo de contrato el armador (propietario del buque), conserva el uso y la tenencia del buque, transportando en sus bodegas mercaderías de terceros hacia puertos preestablecidos, con plazos de carga y descarga pactados en la póliza de fletamento o Charter Party B/L. En este caso, el propietario del buque, es también transportista y deberá correr con los gastos propios del viaje, tales como combustibles, lubricantes, remolques, etc.
- Contrato de Fletamento a Casco Desnudo.- En este caso el Armador entrega el buque sin tripulación al Fletador y éste último paga un mensual por ello. Esta figura, en ciertas ocasiones se asemeja a una operación de leasing.
- De Cabotaje.- Es el que se realiza entre dos o más puertos de un mismo Estado; generalmente de tráfico regular.

Con respecto a los contratos de transporte y fletamento, existen cláusulas (Liner Terms) que inciden en los costos de operación; las mismas tienen una relación directa en la modalidad en que se haya contratado el flete, incluyendo ó excluyendo los gastos de carga, estiba, transporte (navegación), desestiba y descarga. Estas cláusulas comprenden los siguientes términos.

- F.I. (Free in) Libre dentro.- Los gastos de carga no están incluidos en el flete, corren por cuenta de la mercadería. Sí están los de estiba y descarga.
- F.I.O. (Free In and Out) Libre dentro y fuera.- El flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga y descarga, sí los de estiba; para cargas a granel.
- F.I.L.O (Free in liner out).- Los gastos de carga son por cuenta de la mercadería y los de descarga por cuenta del armador o transportista.

- L.I.F.O. (Liner in free out).- Los gastos de carga por cuenta del armador o transportista y los de descarga por cuenta de la mercadería.
- F.I.O.S. (Free in out and stowed) Libre dentro y fuera, libre de estiba.- El flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga, descarga y estiba.
- F.I.O.S.T. (Free in and out stowed and trimmed) Libre dentro, libre de estiba, trimado⁴ y puesto fuera del buque.- El flete cotizado no incluye los gastos de carga, descarga, estiba y trimado.
- F.I.O.S.T. lashed secured.- Además de lo anterior, el flete no incluye el gasto de trabar y asegurar la carga (trincar) que corre por cuenta de la mercadería.
- F.I.S.L.O. (Free in and Stowed, Liner out).- El flete cotizado no incluye las operaciones de carga y estiba. La descarga es por cuenta del armador o transportista.
- F.O. (Free out) Libre fuera.- Los gastos de carga están incluidos en el flete, pero no los de descarga.

En este modo de transporte se utiliza como documento el Conocimiento de Embarque ó Bill of Lading (B/L).

TRANSPORTE AÉREO Es aquel que permite el traslado de mercancías mediante la utilización de un avión como medio de transporte. Las características que han hecho especialmente atractivo este medio son básicamente las relacionadas con: Rapidez, ya que es idóneo para mercancías urgentes y perecederas; Fiabilidad, ya que existe regularidad y generalmente puntualidad; Seguridad, ya que los índices de seguridad en el transporte aéreo son mejores que los de otros modos; Menores costos de seguros y embalaje, derivados de la seguridad; y Menores gastos financieros.

Por su condición de transporte rápido, el aéreo disminuye la manipulación de la carga, mejora el índice de rotación de los almacenes y reduce costos financieros

⁴El trimado es una operación complementaria de la estiba que consiste en los movimientos de las mercaderías en las bodegas, para lograr el correcto asiento o balance del buque (el palco necesario en la carga de graneles secas para anular los conos en las bodegas y lograr el llenado de los espacios que con los medios mecánicos no puede obtenerse. Estos gastos son por cuenta de la mercadería.

derivados de las demoras en las operaciones comerciales. Sin embargo hay ciertas desventajas al utilizar este medio como: El alto costo del transporte, la capacidad limitada, lo cual no lo hace apto para el transporte de grandes volúmenes, y ciertas restricciones para ciertos productos peligrosos.

Existen una gran variedad de tipos de aviones que se clasifican según la utilización, la distancia y el tamaño de la carga; sin embargo hay tres grandes grupos que aglomeran todas las clases de aviones existentes en el medio, y son: Tetramotores, Trimotores y Bimotores.

El servicio que ofrecen las líneas aéreas comúnmente son la de Servicio Regular (Rutas establecidas), y Servicio Arrendado ó Charters. El documento que se utiliza en el medio Aéreo se denomina Carta de Porter Aéreo ó Air Waybill (AWB).

TRANSPORTE POR DUCTOS Es aquel que permite el traslado de mercancías mediante la utilización de un ducto como medio de transporte, este tipo de medios es especialmente utilizado para el traslado de petróleo, gas y otros derivados, entre países y regiones.

TRANSPORTE MULTIMODAL Según la Convención de las Naciones Unidas UNCTAD, el Transporte Multimodal se define como el transporte de mercancía en la cuál se utiliza, al menos dos modos de transporte diferentes, y que está cubierto por un contrato de transporte multimodal llamado Documento de Transporte Multimodal (MTD), el cuál es emitido por un operador de transporte multimodal (OTM).

El *Operador de Transporte Multimodal* es un empresario del transporte, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

El Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, los Centros de Transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal.

TABLA 8.5
DIFERENCIAS ENTRE MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA

Modo De Transporte	Características			
	Documento Oficial	Número De Copias	Firma	Emitido Por
FERROVIARIO	Carta de Porte Ferroviario Internacional (CIM)	1.- Original 2.- Factura 3.- Nota de llegada 4.- Duplicado 5.- Duplicado de la factura 6.- Copia suplementaria (embarcador)	Embarcador	Agente embarcador y Compañía ferroviaria
CARRETERO	Carta de Porte Carretero Internacional (CMR)	1.- Original (embarcador) 2.- Original (acompaña al embarque) 3.- Original (transportador)	Embarcador y transportador	Embarcador y transportista
MARÍTIMO	Conocimiento de Embarque (B/L)	1.- Original (embarcador) 2.- Original (consignatario) 3.- Original (enviado con la carga)	Capitán del buque o su agente	Embarcador o su agente
AÉREO	Carta de Porte Aéreo (AWB)	1.- Original (transportador) 2.- Original (consignatario) 3.- Original (embarcador) 4.- Varias copias)	Embarcador y transportador	Embarcador o su agente
MULTIMODAL	Documento de Transporte Multimodal (MTD)	Definido por la Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional	Operador de Transporte Multimodal (OTM)	Operador de Transporte Multimodal (OTM)

Fuente: Ruibal Handabaka A.

Para implementar un sistema de distribución Multimodal es necesario contar con plataformas o zonas logísticas (centros de distribución avanzados) que tengan la funcionalidad de terminales de transferencia Inter-modal; es decir que estén en una intersección de modos y permitan cargar y descargar de un medio de transporte a otro, además debe tener la capacidad de realizar otras funciones logísticas.

COSTO DE LA CADENA DE DFI

La tercera fase en el análisis de la cadena de DFI, empieza con el análisis de los costos, el cuál constituye una de las partes claves del proceso de la cadena DFI.

Los componentes del costo de la cadena DFI se clasifican en directos e indirectos. Los directos comprenden embalaje, marcado, documentación, unitarización, almacenamiento, manipuleo, transporte, seguro, gastos aduaneros, bancarios y agentes; mientras que los indirectos incluyen los costos administrativos y el capital (inventario). Es importante que cualquier dato sobre la forma como se generan esos componentes constituye un elemento de gran utilidad para la toma de decisiones en la DFI.

COSTOS DIRECTOS Como mencionamos anteriormente son aquellos costos que tienen una incidencia directa en la cadena durante las interfases país exportador - tránsito internacional - país importador. Estos costos se relacionan con: empaque, embalaje, unitarización, documentación, manipuleos, transporte, seguros, almacenamiento, aduaneros, bancarios y agentes.

Embalaje Toda la DFI que requiere un producto comienza con su embalaje, es decir, con la preparación para su envío al cliente extranjero. Los numerosos gastos incurridos en esta operación, que tiene lugar en el país exportador, representan el primer componente de costo de la DFI.

Formular reglas específicas para la cuantificación de los rubros de costos en el embalaje de mercancías no es tarea fácil, ya que los materiales usados en la operación (madera, tambores, barriles, cartón, papel, plásticos, pinturas, etiquetas, códigos de barras, sellos, marquillas, accesorios de amarre, grapas, zunchos, cintas, etc.) depende de los requerimientos particulares de cada producto y de las características de la operación de DFI (manipuleo, almacenamiento y transporte). Por lo general, los costos mas importantes que se deben tomar en cuenta en relación

con el embalaje de cierto producto son: Los costos en materiales, mano de obra, equipos utilizados, entre otros.

Marcado El mercado está estrechamente relacionado con el embalaje de bienes, y constituye el segundo componente de los costos de la DFI.

La operación de marcado se realiza, en su totalidad, en el país exportador, es decir las piezas o las unidades de carga unitarizada (paletas y contenedores) son marcadas por el exportador o por el embalador profesional contratado para tal fin.

Existen tres tipos de marcado que se utilizan en los embarques, como son: Las marcas estándar (nombre del comprador, número de referencia, destino, etc.), las informativas (peso, volumen, etc.) y las de manejo (símbolos pictóricos ISO y materiales peligrosos). Estas marcas deben ser legibles, indelebles y suficientes para cumplir con la legislación del país importador.

Documentación Este componente del costo de la DFI incluye los gastos en que se incurre para obtener la documentación requerida, tanto en el país exportador como en el importador. Es decir, gastos que correspondan a documentos como: facturas; documentos de embarque, que dependen del modo o modos de transporte a utilizar; formularios para declaraciones de exportación, de importación y de cambios; permisos o licencias; y certificados fitosanitarios, de origen, de cantidad y de calidad.

A pesar de que existe un cierto número de documentos que hacen parte del costo del mercadeo internacional de bienes, algunos de ellos son necesarios para la DFI y representan rubros que deben debitarse como componentes del costo de ésta. Además, se deben considerar el factor costo - tiempo que involucra su obtención.

Unitarización Es el costo de la operación de agrupar piezas de carga en unidades de mayor volumen tales como palets o contenedores.

La *paletización* se refiere al costo de agrupar los productos en un sistemas de empaque y embalaje, y que luego son colocados sobre un palet (estiba) debidamente asegurado con esquineros, zunchos, grapas o películas envolventes de tal manera que se puedan manipular, almacenar y transportar de forma segura como una sola unidad de carga.

La *contenedorización* consiste en el costo que involucre la acomodación de los palets en el contenedor y su respectivo aseguramiento por medio de bolsas de aire

o de otro elemento que cumpla con ese fin.

Los principales costos de la unitarización corresponden; al palet (cuyo precio está relacionado con el material de fabricación y el tiempo de vida útil); a los materiales para cubrir o envolver la carga; tales como esquineros, zunchos, grapas y películas envolventes; y a la mano de obra requerida para realizar dicha labor.

En la contenedorización, se debe estimar el costo del contenedor o el valor del arrendamiento por el tiempo requerido para el traslado de las mercaderías. Igualmente, se debe contemplar el costo de los equipos (montacargas) y la mano de obra necesaria para cargarlo y descargarlo.

Almacenamiento El almacenamiento como parte de la DFI es un servicio que generalmente prestan firmas privadas, estatales ó depósitos fiscales. Comprende el recibo y el desembarque de los productos sobre una bodega para su almacenamiento durante un periodo determinado.

A pesar de que los negocios internacionales están orientados a evitar, en lo posible, los costos por el almacenamiento durante las fases del transporte de carga, es probable que se presenten situaciones que obliguen a almacenar el producto, tales como: demoras en el cargue del buque o en la recolección del contenedor en el puerto de destino, o trámites adicionales en el puerto.

Manipuleo Es el costo que está relacionado con el número de operaciones de manipuleo en la transferencia de los productos desde el local del exportador al del importador. En el país exportador se presenta manipuleo en el cargue del vehículo en la fábrica del exportador, en el cargue y descargue del vehículo desde la fábrica o desde una bodega intermedia hasta el sitio de embarque internacional, y en el cargue del vehículo que transporta la carga hasta el punto de embarque internacional. En tránsito internacional se presenta manipuleo en los transbordos. En el país importador se presenta durante el descargue del vehículo que transporta la carga en el punto de desembarque internacional hasta las bodegas del cliente y durante los cargues y descargues en puntos o bodegas intermedias.

Como vemos todas estas operaciones tienen lugar en las tres zonas geográficas de la DFI: El país exportador, el importador y el tránsito internacional. Para calcular su costo se debe analizar el número de veces y de lugares donde la carga se transfiere de un lugar ó vehículo a otro.

Transporte Es el costo que se refiere al pago por el servicio de transporte de mercaderías y que se denomina *flete*. El flete se define como la suma pagada al porteador por el traslado de mercancías.

Los fletes totales de la DFI son la suma de los fletes correspondientes a cada porción del trayecto, es decir, el trayecto en el país exportador, desde el local del exportador hasta el lugar de embarque internacional, luego durante el tránsito internacional, entre los lugares de embarque y desembarque, y finalmente en el país importador, desde el lugar de desembarque internacional hasta el local del importador.

Igualmente se deben considerar las características de cada una de las empresas transportadoras a evaluar, tales como: frecuencia del transporte, tiempo del viaje y tipo de carga que transporta.

La contratación del transporte internacional se hace a través de agentes de carga ó agentes de transporte, el costo del flete depende de la empresa transportadora; las tarifas se cotizan en dólares y están sujetas a criterios de los INCOTERMS.

Seguro El seguro es uno de los servicios esenciales del comercio internacional y representa un componente importante en el costo directo de la DFI. Vincula tres elementos entre sí, bajo el concepto de *principio de indemnización*, que son: El asegurado (exportador o importador), el asegurador (compañía de seguros) y el objeto asegurado (carga).

La relación legal entre el asegurado y el asegurador está regida por las condiciones que estipula el contrato de seguro. El asegurador asume la responsabilidad por los daños y pérdidas que puedan ocurrir durante el traslado de la carga por un modo de transporte o durante su manipuleo en los puntos de ruptura de la unidad de carga o en las interfases (transbordos), a cambio del pago de una suma de dinero llamada *prima*.

El traslado de la carga durante la DFI supone un cierto número de riesgos de distinto tipo: Mecánicos, físicos, climáticos, por manipuleo o almacenamiento, agua, hurto y pillaje, incendio, contaminación, etc. La carga puede verse afectada también por huelgas, manifestaciones, conmociones civiles, guerras, etc.

De los diferentes productos que tiene una compañía de seguros, por lo general se otorga un seguro sobre el estado y manejo de la mercancía. Por lo general, para el cálculo de la prima del seguro se toma una tasa equivalente al 1% del valor FOB, y se debe tener en cuenta que el seguro lleva implícita la responsabilidad de

un transportador, y no cubre los eventos pre y post transporte.

Aduaneros Estos costos se refieren al cobro de derechos de aduana, y a las barreras arancelarias (ad-valorem, suma fija o alguna combinación de ambas) que se aplican a los productos de importación. Sin embargo, algunos países en desarrollo aplican periódicamente algunos impuestos a las exportaciones. Para el cálculo de los costos aduaneros, el exportador debe conocer el arancel aplicable en el país de destino y los otros impuestos que puedan cobrarse; así mismo, debe saber si a los productos les ha sido otorgado alguna preferencia arancelaria.

Bancarios Este componente del costo de la cadena de la DFI se genera en el país exportador o importador y está íntimamente relacionado con las condiciones estipuladas en el contrato de pagos internacionales que rige dentro del marco del contrato de compraventa internacional. Lo constituyen los honorarios, comisiones, trámites y formularios, además de las comisiones de reintegro. Cada banco tiene sus propias decisiones sobre el cobro de las comisiones, las cuales se basan, generalmente, en un porcentaje sobre el valor de la transacción y se encuentran entre el 0.25 % y el 2.0 % del valor FOB.

Agentes Son los costos que involucran (comisiones) a las personas que controlan las operaciones necesarias de la DFI. Estas operaciones las puede realizar personal de la propia empresa o delegar en agentes especializados el manejo de toda la operación o parte de ella.

Entre los agentes que intervienen en una operación de distribución física se encuentran los operadores de transporte multimodal, agentes de carga aérea, agentes marítimos, agentes portuarios, agentes de aduana, comisionistas de transporte, agentes de seguros y operadores logísticos.

COSTOS INDIRECTOS Los Costos indirectos corresponden a la gestión empresarial que sobre la Distribución Física Internacional interviene.

Administrativos Comprende todos los costos que involucra la administración empresarial de la operación de la cadena de la DFI. Para el cálculo de estos costos es necesario de la información precisa de los costos que se origina en los aspectos administrativos de la operación de la DFI y en los servicios que deben

contratarse. Esta tarea puede resultar más difícil de obtener que la que se necesita para calcular otros componentes del costo, ya que comprende datos indirectos exógenos a la cadena de la DFI.

Estos costos corresponden al costo del tiempo empleado en la gestión de exportación desempeñado por el personal de exportaciones y del área financiera y administrativa. También corresponde aquellos costos que involucra las comunicaciones, los desplazamientos efectuados para la obtención de información sobre los componentes del costo de la cadena de la DFI y la gestión durante el período comprendido en la preparación para el embarque hasta la entrega al importador.

Capital El capital constituye otro importante componente del costo indirecto de la DFI, que desafortunadamente no siempre es tomado en cuenta por las empresas exportadoras e importadoras en su análisis de costos de la DFI.

Estos costos corresponden al capital invertido en la Distribución Física Internacional representado por el valor de los bienes embarcados, y por el valor de los servicios contratados para el embarque de los cuales no se percibe interés o utilidad alguna durante el período de viaje entre los locales del exportador y del importador.

En general, cuanto menor sea el tiempo de tránsito, menor será el costo del capital inmovilizado en la operación. El costo de capital o costo de oportunidad, se calcula tomando la tasa de interés del mercado sobre el tiempo en el cual se hace efectivo el pago del embarque. En particular es recomendable hacer una reserva del 2% al 5% sobre el costo total de la transacción, para atender cualquier imprevisto.

TOMA DE DECISIÓN SOBRE LA CADENA DE DFI

La cuarta fase en el proceso de la cadena de la DFI comprende la toma de decisión sobre la cadena óptima para la operación de comercio exterior. Para esta elección se toma en cuenta cuatro criterios, primero lo constituye el estudio de los contratos internacionales que rigen la transacción en el comercio internacional. El segundo lo componen la descripción del factor estiba, según el tipo de carga y la relación volumen - peso de cada modo de transporte. El tercero, comprende la evaluación de los servicios de la DFI en el lugar donde opera el exportador o importador. Y por último, se analiza los parámetros de costos y tiempos, términos de costo total y el tiempo total de tránsito de la operación de acuerdo con las características del embarque.

CONTRATOS INTERNACIONALES El análisis de las características de una transacción comercial que culmina con la entrega de mercancías por parte del exportador al importador, o viceversa, es el primer criterio para tomarse en cuenta en el proceso de toma de decisiones relativo a la selección y elección de la cadena de la DFI.

La ejecución de la cadena de la DFI implica la formulación, la elaboración y la gestión de un grupo de cuatro contratos básicos, cada uno de los cuales trata sobre las distintas operaciones necesarias para la realización de la transacción internacional. Estos cuatro contratos son el de compraventa internacional, el contrato de transporte internacional de carga, el de seguro de la carga, y el contrato internacional de pagos.

Los términos comerciales a los que están expuestos estos contratos corresponden a los elaborados por la Cámara de Comercio Internacional conocidos como *International Commercial Terms - INCOTERMS*. Este sistema de términos comerciales es el más cercano al concepto de la DFI, puesto que toma en consideración la mayor parte de los componentes de la cadena DFI y sus implicaciones sobre el costo.

INCOTERMS Los INCOTERMS se definen, dentro del marco de un contrato de compraventa internacional, como los derechos y obligaciones recíprocos entre el exportador y el importador. Los INCOTERMS fueron originalmente publicados en 1936 y se han actualizado en 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y 2000, y son un conjunto estándar de términos comerciales y de definiciones que establecen normas y prácticas neutrales, basadas en el principio de la mínima responsabilidad del vendedor, con el fin de contribuir a superar los problemas originados por las distintas interpretaciones o legislaciones nacionales en conflicto.

A continuación se presenta los códigos de los INCOTERMS utilizados en la actualidad.[33]

RELACIÓN VOLUMEN - PESO Cada unidad de carga, incluyendo el producto embalado y unitarizado, tiene determinado peso y volumen. Esta relación se obtiene al dividir el volumen de la carga por su peso bruto. De la misma manera, cada modo de transporte posee también sus características propias en cuanto a su capacidad de transporte, medida en peso y volumen, de acuerdo con el tipo de vehículos que utilice para transportar carga. Este análisis constituye la segunda parte de la toma de decisión relativa a la elección de la cadena de la DFI.

TABLA 8.7
INCOTERMS 2000

INCOTERMS			
GRUPO E Salida	EXW	Ex Works	En fabrica
GRUPO F Sin Pago Del Transporte Principal	FCA	Free Carrier	Libre transportista
	FAS	Free Alongside Ship	Libre al costado del buque
	FOB	Free On Board	Libre a bordo
GRUPO C Con Pago Del Transporte Principal	CFR	Cost and Freight	Costo y flete
	CIF	Cost Insurance and Freight	Costo, seguro y flete
	CPT	Carriage Paid To	Transporte pagado hasta
	CIP	Carriage and Insurance Paid To	Transporte y seguro pagado hasta
GRUPO D Llegada	DAF	Delivered	Entregado en frontera o A mitad del puente
	DES	Delivered	Entrega sobre buque en puerto de destino
	DEQ	Delivered Ex Quay	Entrega en muelle de destino con derechos pagados
	DDU	Delivered Duty Unpaid	Entrega en destino derechos no pagados
	DDP	Delivered Duty Paid	Entrega en destino con derechos pagados

Fuente: Cámara de Comercio Internacional

EVALUACIÓN DE LOS SERVICIOS DE LA DFI La tercera fase en la toma de decisión está relacionada con la evaluación de los distintos servicios que se deben contratar para la ejecución de la operación de la DFI. Entre ellos, el transporte constituye el servicio más importante, ya que a su alrededor operan los demás componentes de la cadena de la DFI. La evaluación del transporte, en cuanto a la *calidad* de los servicios que prestan los porteadores, es un aspecto crucial en el logro del moderno objetivo establecido para la DFI: Justo a Tiempo (JAT). La evaluación de la calidad de los servicios de la DFI se lo realiza bajo reglas de normalización de la calidad. Esta normalización se lo realiza mediante las normas internacionales ISO.

ANÁLISIS COMPARATIVOS DE COSTOS Y TIEMPO El último paso en la elección de la cadena de la DFI, y probablemente la más importante en el proceso de toma de decisión, es el análisis comparativos de los costos y tiempo. Las partes más importantes en este análisis están sujetas a: criterios básicos, características del embarque, costo total de la operación, y Tiempo Total de Tránsito.

Criterios Básicos En vista de la complejidad y diversidad de los distintos componentes de la operación de la DFI, el análisis se debe basar en los siguientes criterios básicos: Porciones geográficos de la cadena DFI, Modos de Transporte, Clasificación de los Componentes del Costo, Secuencia de las Operaciones de la DFI, y Duración de las Operaciones de la DFI.

Características del Embarque Constituye una parte importante en el proceso de la toma de decisiones de la DFI, y servirá de base para el análisis de costo y tiempo. Para este análisis comparativo se necesita la información de las características del embarque como: identificación del producto, características de la carga, condiciones de venta y de los lugares de paso del embarque.

Costo Total de la Operación El estudio de costos de la Distribución Física Internacional, para un embarque específico a un mercado específico, detalla los componentes involucrados en el precio del producto en la bodega del comprador, en el país de destino, y en la puerta de la bodega del vendedor en el país de origen.

El estudio de la DFI se presenta en matrices que cruzan los modos de transporte (terrestre, aéreo, fluvial, marítimo) con los componentes del costo que se agrupan

en porciones geográficas, de la siguiente manera: Componentes del costo en el país de origen, Componentes del costo durante el tránsito internacional, y Componentes del costo en el país importador. Esta agrupación permite identificar el modo de transporte óptimo en cada porción geográfica porque se presenta siguiendo la secuencia en la que ocurren las actividades con su respectivo costo y duración.

Tiempo Total de tránsito El tiempo total invertido para llevar a cabo la DFI de un embarque se denomina usualmente tiempo de tránsito. El análisis de la relación costo - tiempo se fundamenta en los tiempos totales involucrados en el tránsito, los cuales corresponden a la sumatoria de los tiempos parciales de todas las operaciones necesarias para lograr la movilización física que inicia en la etapa de producción, continúa con el acondicionamiento de la carga, manipuleo, transporte, etc., hasta colocarla en las bodegas del comprador.

ELECCIÓN DE LA CADENA ÓPTIMA

La quinta y última fase sobre el estudio de la gestión logística de la DFI, está basado sobre la elección de la cadena óptima.

La optimización de la elección en la cadena es la más crítica en la gestión de la DFI, entre otras cosas, por la complejidad del análisis en el que se ponderarán y evaluarán todos los componentes y servicios a utilizar.

En general, podemos mencionar tres métodos de elección óptima que sobre la cadena de la DFI podemos aplicar. Estás son: Un enfoque cuantitativo y cualitativo, Comparación de tarifas de fletes, y logística integrada de la DFI.

ENFOQUE CUANTITATIVO Y CUALITATIVO La elección de la cadena de la DFI es parte fundamental de la gestión de la distribución física y debe analizarse cuidadosamente, dado su impacto sobre la eficiencia operativa de toda la empresa.

La identificación y cuantificación de aquellos factores que afectan la elección de los servicios más apropiados, presenta algunas dificultades en la decisión, en particular cuando algunos costos se ven compensados por el costo de otros componentes del sistema de distribución. El cálculo de todos los componentes de la cadena de distribución física sólo puede realizarse en forma aproximada, aunque se lleve a cabo un análisis cuidadoso, debido al gran número de factores que influyen en el trayecto de cada embarque. En el comercio internacional, cada transacción de compra y venta, así como cada embarque que de ella se deriva, tiene generalmente

unas características propias y, por lo tanto, es necesario estudiarlos y analizarlos en forma individual.

COMPARACIÓN DE TARIFAS DE FLETE Este método no analiza ninguno de los otros componentes de la DFI y se apoya únicamente sobre el costo del transporte de los bienes. Las características de la carga a transportar servirá de base para la comparación y selección de los modos de transporte disponible. Además, la comparación de las tarifas de fletes implicará la definitiva toma de decisión, por parte del gerente de la DFI, de la cadena a utilizar para un determinado embarque.

Debido a las limitaciones que presenta este método no se permiten garantizar una DFI eficiente, así como un nivel de precio competitivo, no es de prioridad recomendable su uso.[45]

LOGÍSTICA INTEGRADA La metodología propone ciertas técnica para analizar las distintas cadenas de distribución y elegir entre ellas la óptima. Esto es lo que se denomina como *Gestión de Logística Integrada de la DFI*. Su aplicación implica un proceso cuidadoso de comparación de la información sobre la combinación ideal de modos y rutas de transporte, para un embarque determinado.

El enfoque comparativo para el estudio de los costos de la DFI de un embarque en particular a un mercado específico, requiere básicamente de dos cotizaciones de precios que pueden obtenerse del exportador y del importador. La primera es un análisis ex-post ó ex-ante, y la segunda una matriz resumen, que identifica en forma global la relación entre costo y tiempo (ver Anexo B1). Adicionalmente se puede aplicar una lista de chequeo que permita organizar, controlar y corregir todas las tareas que involucra la cadena de la DFI (ver Anexo B2).

CAPÍTULO 9

GESTIÓN LOGÍSTICA PORTUARIA

La gestión logística tiene un enfoque importante en la distribución física internacional, ya que mejora las relaciones comerciales entre los países mediante la metodología de justo a tiempo y calidad total. La aplicación de la gestión logística en los sistemas portuarios involucra partes importantes dentro de la cadena logística, como son: los Puertos, los medios de transporte (en especial el marítimo), y las Plataformas Logísticas del Puerto o Zonas de Actividad Logística (ZAL) Portuaria.

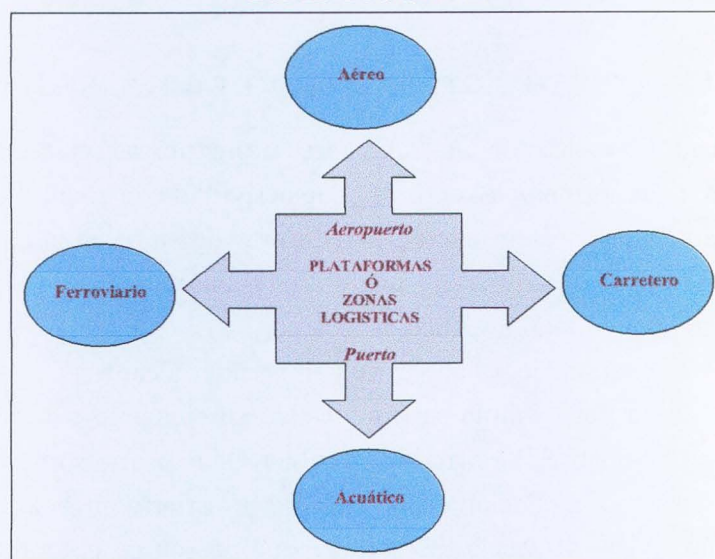
Los puertos son vitales en el desarrollo del comercio, y por consiguiente, en el desarrollo de la economía regional y nacional. Los puertos además son eslabones integrales de las cadenas de transporte, tanto nacionales como internacionales; también, son eslabones vitales para el desarrollo de las cadenas logísticas que sobre la DFI actúan.[39]

Una gestión y operación portuaria eficiente en la actualidad, tiene mayor impacto en el costo y tiempo total del transporte de las mercaderías. La eficiente ejecución de la gestión portuaria ayuda de sobremanera la aplicación eficiente de la cadena de la DFI.

El desarrollo de la gestión logística tanto en las operaciones portuarias como en los sistemas de transporte da como resultado la aparición de Plataformas Logísticas o Zonas de Actividad Logística, que son estructuras que permiten el enlace entre el puerto y los diferentes medios de transporte. La ZAL se desarrolla como plataforma logística de un determinado Puerto, convirtiendo a este en un gran Hub¹ internacional. La ZAL además posee adecuadas conexiones intermodales y una ubicación estratégica que permite ampliar la relación con el sector empresarial.

¹Puerto Hub o puerto de trasbordo es aquel en el que se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de cargas provenientes de líneas *feeder* (alimentadoras), cuyo origen y destino queda fuera del hinterland del puerto.

GRÁFICO 9.1
ZONAS LOGÍSTICAS



Fuente: Ruibal, A.

SECCIÓN 9.1

ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA

En los últimas décadas la mayoría de los puertos del mundo (en especial los de Europa y Asia) han empezado a tomar especial atención a la logística, pasando de ser un concepto novedoso a una necesidad. Esta necesidad da como resultado la aparición de las Plataformas Logísticas del Puerto o Zonas de Actividad Logística (ZAL) Portuaria ; que son zonas industriales relativamente segregadas del resto de las áreas portuarias, y que alberga actividades generalmente dedicadas a la logística de la mercadería.

Las ZALs adquieren un doble enfoque dentro del marco de la estrategia global del desarrollo logístico. Por un lado las ZALs actúan como áreas de oferta integrada de actividades logísticas de máximo nivel de calidad; y por otro como operadores integrales de desarrollo logístico.[10]

La comisión interamericana de Puertos, organismo de la OEA, ha publicado una guía que permite el desarrollo de este tipo de Zonas de Actividades Logísticas. Esta guía esta estructurada en 5 puntos que responden a un proceso en la toma de decisiones sobre el desarrollo de las Zonas de Actividad Logística (ZAL) Portuaria. Estos puntos abarcan aspectos como: el Contexto Estratégico, la Orientación

General, el Diseño Funcional, la Promoción y Gestión, y los Efectos futuros del desarrollo de una ZAL.[44]

9.1.1. CONTEXTO ESTRATÉGICO DE UNA ZAL

El desarrollo logístico de una ZAL parte primeramente en atender a los sectores económicos, como principales actores de la actividad comercial. La logística empresarial se halla sujeta a la evolución del sector económico en la cual actúa el sector portuario. Las características de cada sector económico debe distinguirse entre su lado económico y su lado logístico asociado.

Por el lado Económico, es necesario comprender a cada sector según su información básica como por ejemplo su producción, su comercio exterior, y su situación actual, pasada y futura. Por otro lado también es necesario comprender otros factores relevantes como la relación con el flujo de transporte internacional, las políticas de desarrollo, y las estrategias sectoriales que poseen en el ámbito nacional como internacional.

Por el lado de la Logística asociada es necesario saber la identificación y descripción de los procesos logísticos que utilizan, el grado de desarrollo logístico y sus principales tendencias, y el factor potencial de lograr ser un demandante de los servicios que presta la ZAL.

El análisis de estos efectos sobre cada sector permitirá diseñar una estrategia de desarrollo logístico portuario a mediano y largo plazo, sobre la base de concebir el puerto y su ZAL como una plataforma logística e intermodal.

9.1.2. ORIENTACIÓN GENERAL DE LA ZAL

La clave para el desarrollo de una ZAL está en la identificación de las cadenas logísticas que se van atender; esta identificación se lo realiza mediante un análisis de mercado de las mercaderías. Cada tipo de mercadería cargada o descargada en un puerto se integra en un proceso económico de producción, transformación y consumo. En consecuencia un análisis desagregado de las mercaderías portuarias permite aproximar una primera clasificación de las Cadenas Logísticas Portuarias (CLPs), entendiéndose estas como las cadenas de transporte que atraviesan los puertos y sus actividades logísticas asociadas.

Las caracterización de las CLP permite evaluar el Potencial Logístico de un puerto. Esta potencialidad esta marcada por factores como la proximidad a las

grandes áreas de producción y consumo, y su conectividad a las grandes redes de transporte.

Para la determinación del potencial logístico portuario es preciso tener en cuenta diversos agregados económicos del entorno portuario; así como también indicadores relacionados con el transporte y la logística. Estos indicadores, por el lado Económico, podrían ser: la Renta Interior Neta, como Indicador de Consumo; el Valor Agregado del sector primario, como indicador de producción; el Valor Agregado Industrial, como indicador de Producción; el Comercio Exterior Total, como indicador de intercambio comercial total; y el Comercio Exterior de productos ZAL. Por el lado del transporte se analiza la oferta y demanda de cada modo de transporte que utiliza la ZAL. Por el lado logístico, se analiza la capacidad de servicio que puede ofrecer mediante las agencias de carga, almacenaje, distribución y de transporte.

El análisis final de los indicadores que determinan el potencial logístico se efectúa en base de la información obtenida de un estudio de mercado realizando sobre los diferentes sectores que involucra el desarrollo de la ZAL. Este estudio de mercado permite establecer la dimensión funcional que puede alcanzar una ZAL.

9.1.3. DISEÑO FUNCIONAL DE UNA ZAL

Las ZALs son áreas de ruptura de las cadenas de transporte en donde se concentran actividades técnicas y de valor agregado de segunda y tercera línea portuaria², dedicadas, generalmente a la logística de mercancías marítimas.

Las ZALs representan un nuevo modelo de gestión de la logística portuaria, desde un modelo activo y diferente al tradicional de concesiones.

Rodríguez[44] menciona que las ZALs Portuarias, según su diseño funcional, pueden clasificarse o identificarse en relación a una serie de criterios o características funcionales básicas, es decir, su diseño dependerá de las especificaciones de sus funciones operativas. Estas especificaciones relacionan criterios o características del diseño funcional de las ZALs portuarias como:

1. **Grado de Integración con el Área del Puerto.-** Este criterio se caracteriza por analizar el diseño según el nivel de integración que tiene la ZAL con respecto al Puerto. Entre estos tipos de ZALs tenemos:

²Actividades de segunda y tercera línea portuaria son aquellas de consolidación y almacenamiento, diferentes a las que se llevan a cabo en el puerto.

- *Las Zonas de Actividades o Centros Logísticos Integrados en el Puerto .-* Son aquellos localizados en el interior de la zona de servicio del puerto. Esta ubicación de la ZAL ofrece la ventaja de reducir el tiempo en los acarreos debido a la cercanía con las terminales portuarias. Por otro lado, la ZAL representa un uso extensivo de segunda línea, no siempre disponible, cuya operativa debe estar integrada en el interior del puerto (incluyendo el régimen de seguridad y, en la mayoría de los casos, el laboral).
- *Las Zonas de Actividades o Centros Logísticos Adyacentes al puerto.-* Son aquellos ubicados fuera de la zona de servicio portuaria, pero en una localización contigua a la misma. La funcionalidad, en zonas de servicio no muy amplias, es análoga a las ZALs integradas al puerto; sin embargo, estas representan una serie de posibilidades adicionales que puede dar un carácter muy diferente al enfoque de su promoción (fundamentalmente la titularidad y régimen del suelo, ya que pueden ser suelos patrimoniales de la Autoridad Portuaria).
- *Las Zonas de Actividades o Centros Logísticos Próximos al Puerto.-* Son aquellas que se sitúan en una zona del entorno del área de servicio portuaria, ya sin relación de contigüidad. Las conexiones con las terminales portuarias (aéreas y ferroviarias), incluyendo la relación aduanera, y los acarreos, son menos funcionales que en los casos anteriores.
- *Las Zonas de Actividades o Centros Logísticos Remotas.-* Son aquellas plataformas logísticas conectadas aérea y ferroviariamente al puerto, pero situadas a una distancia ya considerable, a veces de decenas de kilómetros. Estas ZALs remotas pueden servir de centros de concentración y distribución en el caso de entornos portuarios saturados; además, poseen una operativa combinada (portuaria y general), pero siempre estrechamente vinculada a los operadores logísticos ligados al puerto.

II. Relación con la Ubicación en la Zona de Servicio del Puerto.- Se trata de una característica complementaria a la anterior, centrada exclusivamente en el régimen jurídico-administrativo del suelo en que se ubica la ZAL, interno o externo a la Zona de Servicio del Puerto. Entre estos tipos de ZALs tenemos:

- *Las Zonas de Actividades o Centros Logísticos Intraportuarios.-* Son

aquellos que se localizan dentro del límite de la Zona de Servicio del Puerto, con posibilidad de un régimen de oferta en concesión, derecho de superficie o alquiler.

- *Las Zonas de Actividades o Centros Logísticos Extraportuarios.*- Son aquellos que se ubican fuera del límite administrativo de la Zona de Servicio del Puerto, independientemente de su carácter patrimonial. Ofrece la ventaja diferencial de la posibilidad de una oferta en venta, con otro régimen inmobiliario; además, permite promocionar con mayor facilidad sobre potenciales operadores privados.

III. Rol o Grado de Centralidad Logístico respecto a su Hinterland³.-

Este criterio se caracteriza por analizar el rango de una ZAL como nodo logístico y la amplitud de su ámbito de influencia. Entre estos tipos de ZALs tenemos:

- *Zona de Actividades Logísticas Regional-Metropolitana.*- Es aquella que se caracteriza principalmente por tener su ámbito de actuación centrado en el Umland⁴ Portuario y, en menor medida, en el conjunto de influencia.
- *Zona de Actividad Logísticas Nacional.*- Es aquella que se identifican por poseer un Hinterland suprarregional, ampliando el radio de influencia regional directo.
- *Zona de Actividades Logísticas Supranacional.*- Es aquella que se localiza en puertos Hub, Interliner o Gateway⁵, de importancia estratégica internacional tanto por la convergencia de líneas marítimas como por su buena conectividad terrestre (aérea y ferroviaria) internacional, y su cercanía a fuertes mercados de producción y consumo.

³Término geográfico de origen alemán utilizado para designar a una región dependiente o íntimamente relacionada en los aspectos económicos con una ciudad que funciona como su cabecera

⁴Término geográfico que hace referencia al horizonte de influencia que tiene un puerto.

⁵Son aquellos puertos que tienen importantes volúmenes de trasbordo pero que, a diferencia de los puertos hub, disponen de un hinterland económicamente potente que genera asimismo grandes volúmenes de carga. En general se trata de puertos ubicados cerca de importantes áreas industriales y de consumo y que disponen de buenas conexiones terrestres que les permiten actuar como centros de concentración y distribución de cargas. De alguna manera, tal y como su nombre indica, los puertos gateway son los puntos principales de entrada y salida de la mercancía de una determinada región geográfica.

IV. Ordenación de la Intermodalidad Ferroviaria.- Este criterio examina la relación funcional de los centros logísticos de la ZAL y la intermodalidad ferroviaria. Entre estos tipos de ZALs tenemos:

- *Zonas de Actividades Logísticas con Intermodalidad Integrada.-* Son aquellas donde la terminal ferroviaria intermodal se constituye como un área funcional más dentro de la ZAL, con su propio régimen de explotación y funcionamiento, pero con una gestión y funcionalidad globalmente inserta en el conjunto de la ZAL. Esta terminal suele trabajar exclusivamente con tráficos portuarios y tiende a localizarse próxima a la línea de muelle.
- *Zonas de Actividades Logísticas con Intermodalidad Adyacente.-* Son aquellas donde la terminal ferroviaria intermodal se localiza en un área adyacente a la ZAL, funcionalmente colindante pero fuera de ella; además, estas áreas no están sometidas al régimen de promoción y explotación del conjunto de la ZAL. Su funcionalidad es prácticamente la misma que la anterior, ya que su localización contigua al Puerto le dota de un carácter exclusivo de tráfico portuario. No obstante, su autonomía respecto a la ZAL dificulta, en ocasiones, las sinergias entre los distintos componentes operativos de la ZAL.
- *Zonas de Actividades Logísticas con Intermodalidad Próxima.-* Son aquellas donde la terminal ferroviaria se sitúa alejada de la ZAL y del Puerto, en general con un régimen de propiedad y explotación autónomo, con tráficos mixtos (terrestres y Portuarios).
- *Zonas de Actividades Logísticas con Intermodalidad Remota.-* Son aquellas ZALs en las que las posibilidades de intermodalidad ferroviaria son remotas o inexistentes, al localizarse la terminal ferroviaria más próxima a una distancia débilmente competitiva.

V. Grado de Concentración Espacial.- Este criterio hace referencia al grado de concentración del ámbito de la ZAL, en un único o en diversos recintos. Entre estos tipos de ZALs tenemos:

- *Zona de Actividad Logísticas Monocentro o Concentrada.-* Se caracteriza por tener un único ámbito en el que se concentran las actividades logísticas, independientemente de su grado de complejidad interna y del grado de especialización y diferenciación de sus áreas funcionales.

- *Zona de Actividades Logísticas Multicentros.*- Se caracteriza por estar compuesta por varios centros o áreas funcionales en ámbitos diferenciados, sin continuidad física entre ellos, adaptada a las posibilidades concretas de disponibilidad de suelos y a los distintos requerimientos de relación con, por ejemplo, terminales portuarias también alejadas o diversas. En este caso, algunos centros pueden localizarse dentro de la zona de servicio portuario y otros fuera.

VI. Grado de Especialización en la Logística Exclusivamente Portuaria.-

Este criterio hace referencia a las actividades que una ZAL puede realizar con exclusiva o fuerte relación con la *logística portuaria*, es decir, consolidación/desconsolidación, manipulación, etc. de mercaderías que tiene como origen/destino las terminales portuarias. O bien puede realizar actividades de *logística mixta*, es decir, con clientes/operadores que combinen tráficos directamente relacionados con la actividad portuaria y aquellos más relacionados con al logística metropolitana. La combinación de ambos tipos de tráficos, siempre presentes, puede ofrecer muchas variaciones.

VII. Nivel de Multifuncionalidad o Especialización Sectorial.- Este criterio

hace referencia a la estructura funcional de los Centros Logísticos que pueden ser *Multifuncionales*, si atienden a una demanda no sectorizada, que acoge a un amplio espectro de funciones logísticas estratégicas que incluye grandes empresas, pymes, etc. O bien puede ser *especializados* para unas mercancías concretas, por ejemplo automóviles, graneles, mercancías en general, productos perecederos, mercancías peligrosas, etc.

VIII. Ordenación Interna.- Este criterio hace referencia al ámbito espacial que posee la ZAL. Entre estos tipos de ZALs tenemos:

- *Zona de Actividades Logísticas Extensiva.*- Se caracteriza por ser una gran consumidora de espacio, con importantes zonas y áreas de acopio y almacenamiento, con una edificabilidad media bruta reducida (aproximadamente $0,20m^2/m^2$, o inferior).
- *Zona de Actividades Logísticas Intensiva.*- Se caracteriza por presentar una mayor edificabilidad y menores espacios intersticiales, centrada en un aprovechamiento intensivo del suelo escaso, y reduciendo el tipo de

actividades con gran consumo de espacio abierto. Presenta edificabilidades medias brutas superiores a los $0,30-0,35 \text{ m}^2/\text{m}^2$

Existen una considerable heterogeneidad en el desarrollo de las plataformas logísticas en el escenario internacional. Esta heterogeneidad ha creado un factor de dificultad para establecer ciertas pautas de dimensionamiento sobre el diseño de la ZAL.

Finalmente, Tarantola[49] menciona los resultados obtenidos de un estudio realizado sobre los parámetros operativos de distintas ZALs en diferentes puertos del mundo. Para el estudio se tomaron datos de siete puertos europeos; donde se considera índices como: Hectáreas de ZAL por millón de TEUs, Hectáreas de ZAL por millón de tons. de carga general, y Toneladas de carga general por TEUs. El estudio muestra valores referenciales que permiten realizar un análisis macro de las necesidades de área logística que necesita un puerto o terminal de contenedores. Los resultados obtenidos fueron: 4,84 Hectáreas de ZAL por millón de toneladas de carga general, 60 Hectáreas de ZAL por millón de TEUs, y 12,6 toneladas de carga general por TEUs.

9.1.4. PROMOCIÓN Y GESTIÓN DE UNA ZAL

El modelo de promoción de una ZAL está sujeto a una serie de condicionantes que se derivan de su orientación estratégica y funcional; y que involucra a diferentes actores como las autoridades portuarias, los gobiernos regionales y nacionales, y las empresas privadas concesionarias.

El modelo de promoción y gestión comprende diferentes aspectos, entre los que podemos destacar, el diseño funcional de la ZAL, la estrategia logística-comercial del Puerto, la identificación del mercado objetivo a desarrollar por la ZAL, los condicionamientos de obtención y aportación de suelo, y los objetivos económicos-financieros de las entidades impulsadoras de la ZAL.

9.1.5. EFECTOS DE UNA ZAL

La puesta en funcionamiento de una ZAL afecta al puerto y al entorno logístico y económico del mismo. Los Efectos sobre la logística del entorno pueden traducirse en un ahorro de costos como consecuencia de la optimización del proceso logístico de las empresas, y transformarse en un aumento de ingresos de ventas de

estas empresas al poder contar con un proceso logístico optimizado mejorando el rendimiento de capital al poder disminuir los costos de alquiler.

Por otro lado, los efectos de una ZAL tienen que ver con los factores de comportamiento que las empresas plantean frente a una posible ZAL, las cuales pueden ser identificados en los estudios de mercado. Estos factores se pueden clasificar en tres diferentes Bloques: Factores de localización de la propia ZAL, que afectan a la decisión de las empresas acerca del encaminamiento del flujo logístico de sus mercancías; Factores Físicos y funcionales, que afectan en sí a la estructura de la ZAL; y Factores Generales, que tienen influencia sobre el desarrollo del entorno económico.[44]

PARTE

IV

**UN MODELO LOGÍSTICO
PORTUARIO Y MARÍTIMO
PARA EL ECUADOR**

CAPÍTULO 10

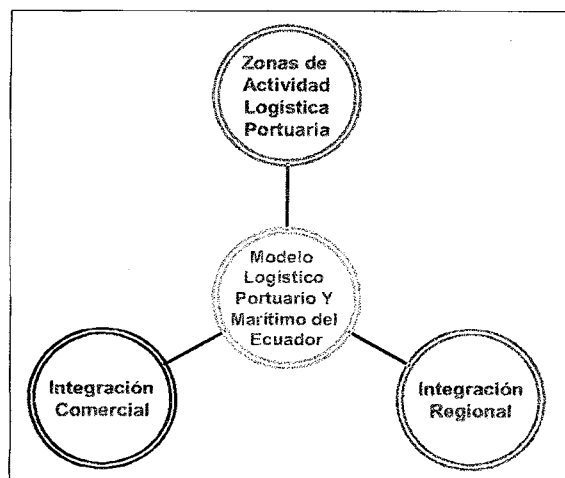
INTRODUCCIÓN

En esta parte del trabajo se elabora un Modelo Logístico para el sistema Portuario y Marítimo del Ecuador, el cual se fundamenta en tres conceptos, que son:

- I. *Integración Comercial*.- Tiene relación con la Gestión Logística de la DFI, por vía marítima, de los distintos productos que comercializa el país.
- II. *Integración Regional*.- Analiza la capacidad en la infraestructura de transporte con la que cuenta el país, en pos de una integración regional física.
- III. *Zonas de Actividad Logística Portuaria*.- Examina las posibilidades de desarrollo, a largo plazo, este tipo de infraestructura sobre cada puerto ecuatoriano.

GRÁFICO 10.1

MODELO LOGÍSTICO PORTUARIO Y MARÍTIMO DEL ECUADOR



CAPÍTULO 11

ANÁLISIS LOGÍSTICO DE LOS PRODUCTOS ECUATORIANOS

Las relaciones comerciales del Ecuador se basan en su totalidad en el intercambio de productos agrícolas y agro-industriales. El país se ha especializado durante mucho tiempo en la producción y distribución de productos como el Banano, Atún, Camarón y Petróleo. Por otro lado, el país demanda productos industrializados en especial derivados del petróleo, fertilizantes, maquinarias y alimentos procesados.

Si bien todos los productos ecuatorianos tienen diferentes procesos o formas de transportación, la mayoría lo realiza mediante vía marítima, ya que el comercio exterior ecuatoriano moviliza el 95 % de carga a través de buques, puertos y terminales marítimas, de esto el 70 % lo realiza por medio del Puerto de Guayaquil, lo que le convierte en el más importante del Ecuador y uno de los principales en latinoamérica.[15]

A continuación analizamos las fases de la Gestión Logística de la Distribución Física Internacional[45], por vía marítima, de los productos que comercializa el Ecuador con el resto del mundo.

SECCIÓN 11.1

CLASIFICACIÓN DE LA CARGA A TRANSPORTAR VÍA MARÍTIMA

La primera fase de la DFI, analiza las características de la carga a transportar, sea esta por su tipo general ó a granel (líquida ó seca), y su naturaleza (Perecederos, Frágil, Peligrosa). Además examina los factores que intervienen en la preparación de la carga (embalaje, marcado, y unitarización) para su posterior embarcación.

A continuación clasificamos, según el tipo de carga, a los diferentes productos

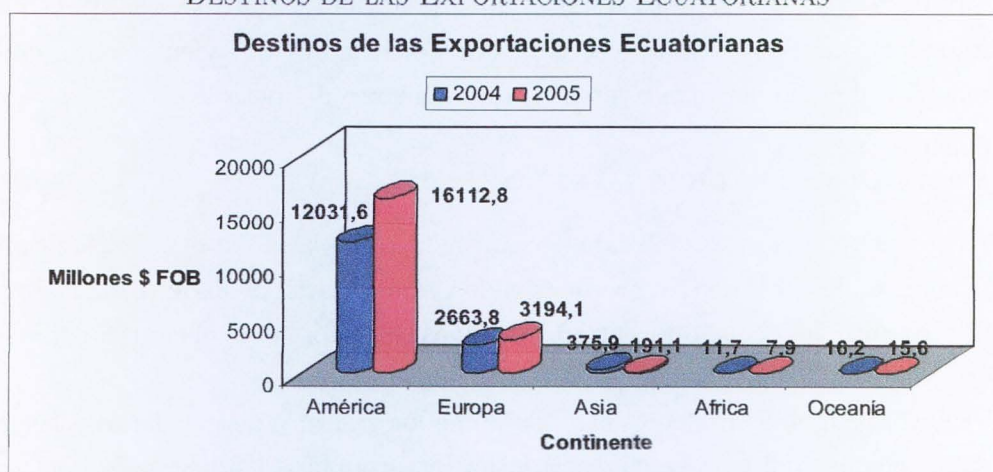
que comercializa el Ecuador y que utilizan un puerto como intermediario para su transportación.

11.1.1. PRODUCTOS ECUATORIANOS

Los productos Ecuatorianos se dividen en Petroleros y No Petroleros. Los No petroleros a su vez se dividen en Tradicionales y No Tradicionales.

Del total de las exportaciones las de petróleo son la principal fuente de ingreso para el país, ya que representan un porcentaje considerable para la balanza comercial.[27]

GRÁFICO 11.1
DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES ECUATORIANAS



Fuente: Banco Central del Ecuador y CORPEI

Los principales destinos de los productos ecuatorianos son: Estados Unidos, la Comunidad Andina, la Comunidad Europea, Rusia y Japón.

PRODUCTOS PETROLEROS

El petróleo al ser un compuesto líquido es transportado por ductos desde el lugar de extracción hasta los puertos petroleros, para luego ser embarcados en los buques tanques especializados en este tipo de carga a granel líquida.

La mayor parte de operaciones de exportación de petróleo la realiza la terminal Petrolera Balao - Suinba, que está ubicada al norte del país, específicamente en la provincia de Esmeraldas, adicionalmente existe dos terminales secundarias con un bajo margen de exportaciones de petróleo, estas son: Suinsa y Suinli.

TABLA 11.1

EXPORTACIONES DEL PETRÓLEO DEL ECUADOR SEGÚN TERMINAL - 2004

Terminal	Carga Movilizada (Ton.Met)	%
Balao - Suinba	22.377.872	91,42
Suinli	1.378.349	5,63
Suinsa	723.035	2,95
Total	24.479.256	100

Fuente: Dirección General De La Marina Mercante Y Del Litoral

Para el 2004 el 91 % de las exportaciones de petróleo las efectuó la terminal de Balao-Suinba, cuyas operaciones están supervisadas por la empresa estatal PETROECUADOR que junto con la compañía naviera FLOPEC (Flota Petrolera del Ecuador), también estatal, efectúan toda actividad de almacenamiento, embalaje, marcado y cualquier otra referente al movimiento del petróleo.

PRODUCTOS TRADICIONALES

Ecuador se ha especializado por varias décadas a la exportación de productos primarios, destacándose la producción de Cacao a partir de los años 20, el de banano por los años 50, el atún por los 80, y las más recientes como el camarón y las flores¹ en los 90.

Según cifras del Banco Central del Ecuador, por más de tres décadas las grandes exportaciones del país se concentran en los productos tradicionales. Del total de las exportaciones el 40 % corresponde a banano, camarón y atún.

Todos estos productos se convirtieron en tradicionales para el país, ya que los sectores productivos alcanzaron un mercado demandante, gracias a la calidad en la producción de sus productos. En la tabla 11.2 se presenta las empresas más representativas del año 2005 para las exportaciones de productos tradicionales.

Los productos tradicionales forman un tipo de carga general que por su naturaleza son perecederos y que necesitan una atención adecuada para su transportación.

Con respecto al Banano, la mayor parte se lo transporta desde su centro de producción hasta el puerto, con su correspondiente embalaje (caja de cartón) y marcado por parte del exportador; luego al llegar al puerto son paletizados ó con-

¹En esta sección no se toma en cuenta las exportaciones de flores, ya que utiliza como medio de transporte la vía aérea

TABLA 11.2
PRINCIPALES EMPRESAS EXPORTADORAS DE PRODUCTOS TRADICIONALES
ECUATORIANOS - 2005

BANANO		ATÚN		CAMARÓN	
Empresa	Miles \$ FOB	Empresa	Miles \$ FOB	Empresa	Miles \$ FOB
Noboa	199.775	Nirsa	28.232	Exporklorc	38.235
Ubesa	193.311	Isabel	21.919	Expalsa	34.856
Kimtech	91.576	Seafman	19.422	Promarisco	29.587
Rcybanpac	59.716	Empesec	13.724	St. Priscila	18.883
JFC Ecuador	54.683	Marbelize	12.023	Songa	18.029

Fuente: Banco Central del Ecuador y CORPEI

tenedorizado para luego ser puestos a bordo, esto de acuerdo al tipo de buque transportador.

Con respecto al Atún y al Camarón, su embarcación se lo realiza a través de contenedores refrigerados los cuales permiten mantener el producto en buen estado. Estos productos son embalados y marcados según el producto, el atún en latas ó en empaques especiales, y el camarón en fundas plásticas. Posteriormente se realiza el traslado a los buques especializados en carga refrigerada.

La mayor parte del banano zarpa del Puerto de Guayaquil y Puerto Bolívar. Casi el total del atún exportado sale de Puerto de Manta y el camarón se distribuye entre el Puerto Bolívar y el Puerto de Guayaquil.

PRODUCTOS NO TRADICIONALES

Los productos no tradicionales tuvieron su evolución durante la década del 80 y 90 con el desarrollo de productos primarios como las flores, café y cacao.

Al inicio de la dolarización, las empresas ecuatorianas en busca de mejorar su ámbito comercial y gracias al cambio tecnológico de los bienes de capital, surgen nuevos productos no tradicionales industrializados que en los últimos años han logrado abrirse a los mercados internacionales.

TABLA 11.3

MOVIMIENTO DE LOS PUERTOS ECUATORIANOS SEGÚN TIPO DE CARGA
(TONELADAS MÉTRICAS) - 2005

TIPO DE CARGA	PUERTO			
	Guayaquil	Bolívar	Manta	Esmeraldas
IMPORTACIONES				
General	428.211	75.514	20.568	432.728
Contenedor	2.085.796	4.805	72.397	10.378
G. Sólido	460.277	-	321.801	21.644
G. Líquido	49.095	-	42.271	-
TOTAL	3.023.379	80.319	457.037	464.750
EXPORTACIONES				
General	1.581.397	1.289.560	692	20.801
Contenedor	1.824.530	57.294	127.248	7.088
G. Sólido	-	-	676	164.815
G. Líquido	4.990	-	90.705	35.368
TOTAL	3.410.917	1.346.854	219.321	228.072

Fuente: Dirección General De La Marina Mercante Y Del Litoral

Entre los productos primarios no tradicionales que hoy en día exporta el Ecuador tenemos: Frutas (Mango, Piñas, y conservas), Madera (balsa y bambú), Tabaco en Rama, Palmito, maracuyá, brócoli, espárragos y Tilapia. Por otro lado, los productos industrializados que desarrollaron sus exportaciones son: Enlatados de Pescado, Manufacturas de Metal, textiles, vehículos, jugos y conservas, y químicos y fármacos.

Con excepción de los vehículos que son transportados por buques de autotransbordo (RO/RO), la mayor parte de estos productos llegan a los puertos como carga general, que luego de ser paletizados o contenedorizados son transportados a los buques para su transportación final.

Gran parte de estos productos no tradicionales parten de los Puertos de Esmeraldas, Manta y Guayaquil, ya que son producidos en la parte centro norte del país.

11.1.2. PRODUCTOS IMPORTADOS

La gran gama de productos importados por el país son de origen industrial, es decir productos primarios que han recibido un proceso de transformación ó un valor agregado. Productos como los derivados de Petróleo, abonos y fertilizantes, vehículos, repuestos para maquinarias, productos químicos, y productos alimenticios elaborados, son los más importados por el país.

En la tabla 11.3 se presenta los movimientos de carga exportada e importada que tuvieron los puertos del Ecuador durante el 2005. La mayor parte de estos productos llegan al Puerto de Guayaquil, y en menor media al resto de puertos, provenientes de Estados Unidos, la Comunidad Europea, Mercosur y la CAN.

Los productos llegan como carga general paletizada ó contenedorizada, de una naturaleza frágil por lo que su traslado y estiba tiene un minucioso cuidado. Cabe mencionar que cada producto tiene diferente forma de embalaje y marcado, esto dependiendo de las normas de seguridad impuestas por el exportador y las recomendadas por las normas ISO.

SECCIÓN 11.2

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL ECUADOR

La segunda fase de la Gestión Logística de la DFI, esta relacionada con el medio de transporte que se utiliza para el traslado de un determinado producto, sea este marítimo, aéreo, ó terrestre.

Para nuestro caso de estudio, se analiza específicamente la estructura operacional del transporte marítimo, es decir, las rutas establecidas, los operadores navieros, y la infraestructura de las terminales de carga existente en el Ecuador.

11.2.1. RUTAS DE TRANSPORTE

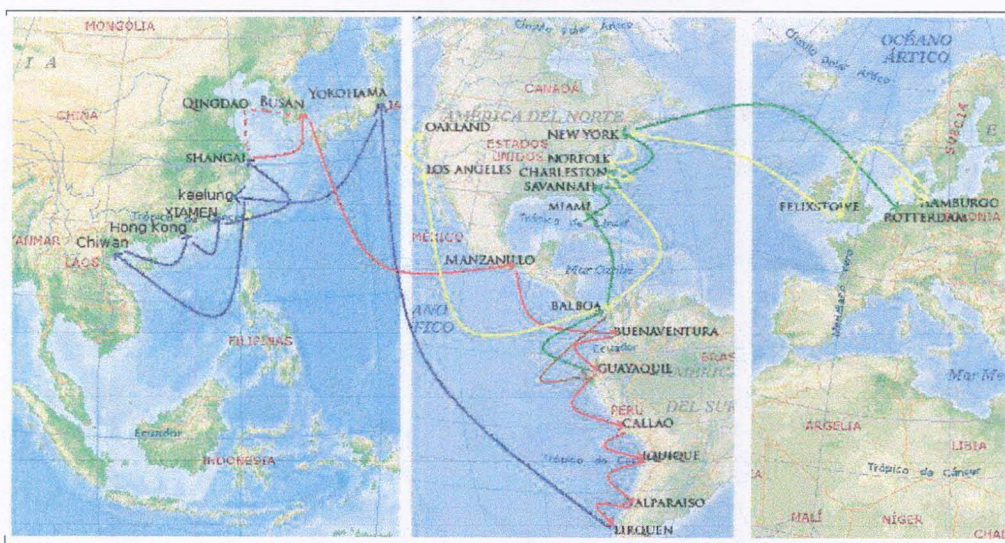
En el transporte marítimo la carga es transportada generalmente por compañías navieras comerciales, las cuales prestan sus servicios en rutas marítimas establecidas. Los servicios prestados se realizan según el tipo de carga y el tipo servicio, sea este regular (conferenciado ó no Conferenciado) ó arrendado.

Existen dos tipos de rutas marítimas; las ya establecidas, donde existe, desde hace algún tiempo, mayor tráfico y que generalmente conecta regiones donde existe un flujo comercial importante; y las nuevas rutas marítimas, que conectan las

regiones en desarrollo prestando principalmente un servicio al tráfico Sur - Sur.

En el Ecuador existe alrededor de 35 Agencias Navieras que ofrecen sus servicios de exportación e importación. La mayor parte de estas son representaciones de Compañías navieras internacionales.

GRÁFICO 11.2
RUTAS MARÍTIMAS



Fuente: MAERSK LINE

Para el 2005, el mayor movimiento de la carga por parte de estas empresas la tuvo la Agencia Transoceánica, que del 100 % de las importaciones movilizó el 21 %. Con respecto a las exportaciones la compañía Transportes Marítimos Bolivarianos (TRASMABO) movilizó el 16 % del total de la carga exportada.

Un factor importante en esta fase de la DFI, es el análisis del tiempo de tránsito que tienen los buques al realizar una ruta establecida. Debido a la naturaleza de la carga perecedera y frágil de los productos que exporta e importa el país, este tipo de análisis es de gran importancia a la hora de aplicar el justo a tiempo a este tipo de cargas.

Como referencia la Agencia Naviera Maersk Line[48] estima, para las exportaciones ecuatorianas, un tiempo en días partiendo del Puerto de Guayaquil hacia: Miami 15 días, Los Angeles 15 días, Rotterdam 19 días, Hamburgo 24 días, Balboa 4 días, Callao 15 días, Santos 27 días, Buenos Aires 30 días, Yokohama 24 días, Hong Kong 29 días, y Singapore 35 días.

TABLA 11.4

AGENCIAS NAVIERAS ESTABLECIDAS EN EL ECUADOR - 2005

Agencia Naviera	Importación (%)	Exportación (%)
TECNISEA	6,98	-
ANDINAVE	12,91	-
MAERSK	4,59	8,63
MARGLOBAL	5,71	6,54
MEDITERRANEAN	7,04	-
TRANSOCEANICA	21,70	10,74
NAVI SAN LUCAS	-	9,09
BLUEPAC	-	8,71
TOLEMAR	-	5,55
TRANSMABO	-	16,32
TOTAL	59	66

Fuente: Dirección General De La Marina Mercante y Litoral

Por el lado de las Importaciones el tiempo varia según el tipo de carga y la frecuencia de la línea marítima, por ejemplo hacia Guayaquil desde: Oakland 22 días, Le Havre 26 días, Puerto Cabello 8 días, Keelung 36 días, Shanghai 35 días y Sydney 27 días.

11.2.2. TERMINALES DE CARGA

El manejo de la carga en el punto de embarque o de desembarque es una operación de gran importancia en la cadena de distribución física, por tal motivo las condiciones físicas de estos lugares son de gran relevancia para exportadores e importadores.

Las terminales de carga forman parte de las instalaciones de los puertos, y su tamaño varía de acuerdo al flujo de carga que se produce dentro del puerto.

Las terminales cumplen varias funciones como: el manipuleo de la carga, las interfases entre los distintos modos de transporte y la consolidación de carga. La eficiencia de sus operaciones se refleja en los costos del servicio que prestan en el cargue, descargue, almacenamiento, apilamiento y trámites aduaneros.[45]

TABLA 11.5

MOVIMIENTO DE CARGA Y TRÁFICO DE NAVES DE LOS PUERTOS ECUATORIANOS - 2005

PUERTO/TERMINAL	Toncladas Métricas	%	No. Naves
Autoridad Portuaria de Guayaquil	6.434.296	18 %	1.591
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	1.427.173	4 %	461
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	692.822	2 %	186
Autoridad Portuaria de Manta	676.358	2 %	311
Terminales Pctroleras	24.345.807	68 %	670
Terminales Privadas	2.532.471	7 %	692
TOTAL	36.108.927	100 %	3.911

Fuente: Dirección General De La Marina Mercante Y Del Litoral

Las terminales de carga existentes en el Ecuador están ubicadas a todo lo largo de la costa del Pacífico, y se caracterizan por el movimiento de carga general y de granel. La mayor parte de las terminales son controladas por las Autoridades Portuarias, mientras que el resto son dirigidas por empresas dedicadas a diferentes rubros.

El Puerto de Esmeraldas cuenta con 4 muelles destinados a la movilización de carga general y de granel. El puerto de Manta cuenta con 2 muelles de espigón de agua profundas, útil para la movilización de carga general, carga a granel y de pasajeros. El puerto de Guayaquil cuenta con 9 muelles y 2 modernas terminales especializadas en carga de contenedores y a granel. Puerto Bolívar cuenta con 2 muelles que se especializan en la movilización de fruta específicamente Banano. Adicionalmente existen 3 terminales petroleras y 16 terminales privadas dedicadas al movimiento de productos como: Banano, atún, plásticos, fertilizantes, papel y carga a granel. Para el 2005 la mayor cantidad de carga movilizada la realizó el puerto de Guayaquil seguida por las terminales privadas y las terminales petroleras.

SECCIÓN 11.3

ANÁLISIS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN EL ECUADOR

El traslado físico eficiente de las mercaderías entre su lugar de fabricación y el cliente final, en términos de tiempo, costo y condiciones de entrega, resulta determinante en la competitividad del Ecuador. Por tal motivo en esta fase de

la gestión de la DFI se analiza una de las partes más importantes de la cadena logística, que son los costos.

Los costos logísticos en la DFI se dividen en directos e indirectos, y tienen una ponderación distinta en la cadena. Los directos son más específicos a la estructura misma del producto, como el embalaje, el marcado, el almacenamiento, el manipuleo en el transporte, y el costo de aduana. Los indirectos son de carácter más operacional y administrativo.

Los costos además están sujetos a los acuerdos previamente establecidos en el contrato de compraventa internacional mediante los INCOTERMS. El contrato de compraventa internacional involucra a diferentes actores, los cuales influyen directamente en el costo final de un producto, ya que cada punto intermedio involucra un costo que está asociado con la movilización del producto. Por tal motivo, en esta sección realizamos un análisis de costos sobre las diferentes etapas que involucran un proceso de exportación y de importación en el Ecuador.

11.3.1. COSTOS DE LOS PROCESOS DE COMERCIALIZACIÓN INTERNACIONAL.

La realización de un buen análisis de costos de la cadena DFI para un proceso de comercialización internacional, sea este exportación ó importación de un producto determinado, es sin duda uno de los principales obstáculos para la reducción de los mismos, así como restricción para un desarrollo empresarial.

La mayor parte de los productos que exporta el Ecuador son bienes agrícolas y su estructura de costos de la cadena DFI no varían en gran magnitud. Estos costos corresponden a todos aquellos que tienen una inferencia directa en la cadena durante el proceso *país exportador - tránsito internacional - país importador*. [45]

En el Ecuador generalmente los organismos y empresas que intervienen en las operaciones de comercio exterior por vía marítima son: Empresas Exportadoras e Importadoras, Agentes Navieros, Agentes Consolidadores, Operadores Portuarios de Carga, Permisionarios, Transportistas Terrestres, Despachadores de Aduana, Empresas Verificadoras, Autoridad Marítima, Autoridad Portuaria, Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), Servicio de Rentas Internas (SRI), Corporación de Promociones de Exportaciones e Inversiones (CORPEI), Banco Central del Ecuador (BCE), Bancos Comerciales, Policía Antinarcóticos y Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA).

TABLA 11.6

PRECIOS REFERENCIALES FOB DE LOS PRODUCTOS ECUATORIANOS Y FORMA DE EMBALAJE - 2006

Producto	Precio US\$	Unidad	Tipo de Embalaje	Estiba y transporte
Petróleo	60,47	Barril	A granel líquido	por ductos
Banano	3,25	Caja	Caja de cartón	Requiere Refrigeración
Camarón	al mercado	Tonelada	Plástico Hermético	Requiere Refrigeración
Atún	al mercado	Tonelada	Caja de cartón	Requiere Refrigeración
Café	96,67	45,36 Kg	Sacos	Sensible a la Humedad
Cacao	109,99	45,36 Kg	Sacos	Sensible a la Humedad

Fuente: Ministerio de Agricultura y Ganadería del Ecuador y A. Ruibal

FASE - PAÍS EXPORTADOR

En esta fase los costos empiezan con el cálculo del valor en fábrica ó conocidos como *Ex Work*, y se aplica en operaciones en las que el exportador cumple con la responsabilidad de entrega la mercancía en su establecimiento a disposición del importador.[6] Para el cálculo EX Work de los productos ecuatorianos, se aplica los precios referenciales FOB que son determinados por la entidad responsable o Comités Interinstitucionales, sean estos públicos ó privados.

Luego de conocer su costo Ex Work, se analiza los costos directos generados por el empaque, embalaje, unitarización, documentación, seguro, almacenamiento, transporte hasta el puerto, y el manipuleo de la carga. Estos costos directos pueden variar de acuerdo a la naturaleza del producto.

Antes de ser embarcados en el buque, los productos ecuatorianos realizan un circuito logístico dentro de las instalaciones del puerto. Este circuito está formado por etapas como: la Gestión previa a la entrada del producto al puerto; el Transporte y descarga en el puerto; la Recepción, paletización o semipaletización, Porteo y operación de embarque, y Trámites post embarque. Es importante conocer al detalle este circuito, ya que permitirá tener una visión amplia de los costos que están involucrados en el mismo.

La Gestión Previa a la Entrada al Puerto Esta etapa involucra todos aquellos trámites necesarios para exportar un determinado producto. El procedimiento empieza con la Obtención de un registro como exportador en el Banco central del

Ecuador (BCE), este trámite se lo hace en una sola ocasión. Posteriormente se obtiene del Agente de Aduana el Formulario Único de Exportación (FUE)², el mismo que debe estar firmado por el exportador. A continuación se envía el FUE al Banco Central o su corresponsal para ser aprobado y poder continuar con los procesos portuarios³. Luego de recibir el visto bueno del BCE, el agente de aduana ingresa por vía electrónica la información para obtener la Orden de Embarque (DAU 15), la misma que pasa por un proceso de validación determinado por la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE). Esta fase finaliza con la elaboración de una autorización de ingreso y salida de vehículos (AISV)⁴, que contiene información como: nombre del exportador, cantidad de cajas, nombre del buque, nombre del productor, información del transportista, etc.[2]

Transporte y Descarga en el Puerto En esta etapa el Operador Portuario de Carga debe asegurarse del cumplimiento de varias actividades, en especial la de revisar que el transporte que moviliza la carga, desde la fábrica al puerto, contenga la Guía de Remisión autorizada por el Servicio de Rentas Internas (SRI).

Al llegar el camión al puerto, el transportista entrega el AISV en la puerta del recinto portuario para su posterior ingreso. Luego el transportista llega al sitio de descarga (muelle o bodega portuario) donde los documentos son verificados por parte del representante portuario.

Recepción, Paletización o Semipaletización Esta etapa empieza con la recepción de la carga por parte de la autoridad portuario bajo la supervisión de un empresa calificadora o verificadora previamente designada por la autoridad del puerto⁵.

²El FUE tiene un plazo de validez indefinido y será válido para un solo embarque; excepto cuando se trate de casos especiales donde tendrán un plazo de validez de 15 días.

³En determinados casos, algunas mercaderías para su exportación se rigen por ciertas regulaciones y trámites especiales como, autorización del Instituto Ecuatoriano de Forestación y Áreas Naturales (INEFAN), certificado de negociación en bolsa para los commodities, certificado fito/zoo sanitario por parte del Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), y un certificado de origen otorgado por la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR)[8]

⁴Previamente al traslado del producto desde la fábrica al puerto, el exportador debe obtener una orden de embarque por parte de la Agencia Naviera

⁵Cabe mencionar que en el caso de las frutas como el banano, la empresa calificador junto con la SANIBANANO, representante del Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), realiza una calificación de la fruta por muestreo para asegurarse que cumpla con los mínimos

Posteriormente se procede a la paletización de la carga que ha sido calificada y aceptada, para luego ser llevada a las bodegas del puerto ⁶.

GRÁFICO 11.3
OPERACIÓN LOGÍSTICA Y PORTUARIA EN EL ECUADOR



Fuente: Cámara Marítima del Ecuador

Porteo y Operaciones de Embarque Esta etapa del circuito inicia con la movilización de la carga desde las bodegas del puerto hasta el buque por parte de las empresas calificadoras. Previamente, la Agencia Naviera debe obtener del Capitán de la nave los Conocimientos de Embarque (Bill of Lading) debidamente legalizados, posteriormente la Agencia Naviera tiene un plazo de 48 horas luego del zarpe de la nave para presentar vía correo seguro el manifiesto electrónico (CUSCAR).

Existen diferentes modalidades de embarque y de ellas depende el uso de maquinarias para realizar las operaciones de carga. Entre los tipos de embarque que

requerimientos de calidad[28]

⁶Esta operación es realizada por empresas que ofrecen el servicio de cuadrillas de 40 estibadores que realizan el proceso de armado de los pallets para el embarque

existen tenemos los de Granel (pallet jet), Paletizado, y Semipaletizado, estos tipos de embarque utilizan maquinaria para la movilización; en cambio, la de Granel (super pallets) no lo necesita.[45]

Tramites Post-Embarque En esta etapa la Agencia Naviera envía la información contenida en el manifiesto electrónico (CUSCAR), la que es validado por la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), y que por la misma vía de correo seguro notifica al Agente Naviero el CUSRES, ya sea aprobado o rechazado para que sea corregido inmediatamente.

El exportador procede a cancelar con copia no negociable del B/L, a la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (CORPEI) el 1,5 mil del valor FOB⁷. Luego de realizar el pago, el agente de aduana envía el DAU definitivo (registro 40) vía electrónica al departamento de exportación de la CAE. La CAE inicia el proceso de validación de la información mediante un aforo documental, y si hubiese alguna observación, se informa al agente de aduana para que se realice los cambios sugeridos. Luego se procede a la liquidación cero finalizando así los trámites de exportación.[28]

FASE - TRÁNSITO INTERNACIONAL

Esta fase examina todos aquellos costos que se producen en el tránsito internacional, es decir, los costos que se aplican al Flete Marítimo, Seguro Internacional, y el Manipuleo de Carga, durante el trayecto entre el puerto de embarque y el puerto de destino. El flete y el seguro internacional varía según el destino final de la carga, y el valor de la mercadería que se quiere cubrir. En la tabla 11.7 se muestran algunas tarifas, para el 2005, de fletes marítimos que tienen como destino la ciudad de Guayaquil.

Adicionalmente, en el contrato de compraventa internacional se aplican varios términos INCOTERMS que están relacionan con el tránsito internacional, estos son: CFR (Costo y Flete), CIF (Costo, Seguro y Flete), CPT (Transporte pagado hasta), y CIP (Transporte y Seguro pagado hasta).

⁷Generalmente se utiliza el término INCOTERMS FOB (Free on Board) para cálculo estadístico de las exportaciones, aunque en el ámbito comercial también se utiliza los términos FCA (Free Carrier at), y FAS (Free Alongside Ship)

TABLA 11.7
COSTOS DE FLETES MARÍTIMOS - 2005

Destino desde Guayaquil	Promedio US\$ *
Miami	2.755
New York	2.983
Los Angeles	2.920

* Para contenedores de 40 pies

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior, Industrias, y Pesca

FASE - PAÍS IMPORTADOR

Esta fase del análisis de costos de la cadena de la DFI agrupa todos los costos que están relacionados con: el desembarque en el puerto de destino, impuestos aduaneros, almacenamiento, documentación, y transporte hasta el local del importador.

Generalmente en esta fase se utiliza los términos INCOTERMS DAF (Entrega en Frontera), DES (Entrega sobre Buque), DEQ (Entrega a Muelle), DDU (Entrega con derechos no pagados), y DDP (Entrega de derechos pagados).[6]

En el Ecuador los productos importados deben seguir un determinado proceso para ser comercializados en el mercado nacional. Primeramente, el importador debe registrarse, mediante la tarjeta de identificación, en el Banco corresponsal del Banco central del Ecuador (BCE). Posteriormente el importador entrega el Documento Único de Importación (DUI) al banco corresponsal del BCE, para su visto bueno. Adicionalmente, el importador debe solicitar los permisos necesarios ante los organismos pertinentes como el Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), el Ministerio de Comercio Exterior y el Ministerio de Agricultura y Ganadería.

Para el retiro de la mercadería del puerto, el importador debe entregar la Declaración Andina del Valor (DAV) al organismo aduanero para el registro de los datos en el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SISE). De acuerdo al criterio del organismo aduanero se procederá hacer el aforo documentario o físico si fuere el caso. Posterior al visto bueno del aforo, el importador procede a liquidar los aranceles aduaneros para luego retirar la mercadería del recinto portuario.

TABLA 11.8
SISTEMA ANDINO DE FRANJAS DE PRECIOS - 2006

Productos *	Precio CIF			% Arancel	% Derecho	Total
	Piso	Techo	Ref.	Ref.	Ref.	Arancel
Arroz 10 % Part.	254	290	338	20 %	-17 %	3 %
Azúcar Blanca	288	317	501	15 %	-15 %	0 %
Azúcar Cruda	209	243	284	15 %	-15 %	0 %
Cebada 2	147	157	156	15 %	0 %	15 %
Maíz Amarillo	130	142	183	15 %	-15 %	0 %
Maíz Blanco	140	159	195	15 %	-15 %	0 %
Soya En Grano	248	301	280	15 %	0 %	15 %
Aceite De Soya	466	568	647	20 %	-15 %	5 %
Aceite De Palma	430	509	576	20 %	-14 %	6 %
Trozos De Pollo	1510	1700	749	20 %	65,5 %	85,5 %
Carne De Cerdo	1421	1757	1684	20 %	0 %	20 %
Leche En Polvo	2158	2452	2313	20 %	0 %	20 %
Trigo	173	191	239	10 %	-10 %	0 %

* Primera Quincena de Diciembre 2006 - (US\$/TM)

Fuente: Ministerio de Agricultura y Ganadería del Ecuador

En el caso de la importación de productos hacia la región Andina, existe un Sistema Andino de Franjas de Precios (SAFP), que es un mecanismo de estabilización de precios mediante la fijación de precios de referencia (piso y techo), los que permiten mantener el costo de importación de un determinado producto. La franja de precios se aplica generalmente a productos provenientes de terceros países que no son miembros de la CAN.[8]

En la tabla 11.8 se presenta el Sistema Andino de Franjas de Precios para un determinado grupo de productos importados en el 2005.

SECCIÓN 11.4

ELECCIÓN DE LA CADENA ÓPTIMA

Luego de analizar los puntos críticos de la DFI, el productor ecuatoriano debe decidir cuál es la cadena óptima para el traslado de su producto. Esta decisión se obtiene mediante la utilización de varias herramientas, como el análisis del con-

trato de compraventa internacional, que se lo realiza mediante la aplicación de los INCOTERMS, y por medio de la elaboración de una Matriz de costo y tiempo, la cual permita realizar un análisis comparativo con distintos escenarios que se pueden generar ante, durante y después del traslado de la carga. Esta matriz debe ser construida con datos de alta confiabilidad que permita obtener un mayor rendimiento en la decisión que deba tomar el productor. Adicionalmente se utiliza una lista de chequeo que permita controlar y organizar los distintos factores que involucra la cadena de la DFI.[6]

11.4.1. ANÁLISIS DE LOS INCOTERMS

Los INCOTERMS son términos internacionales de comercio, que se agrupan en 4 categorías y son:

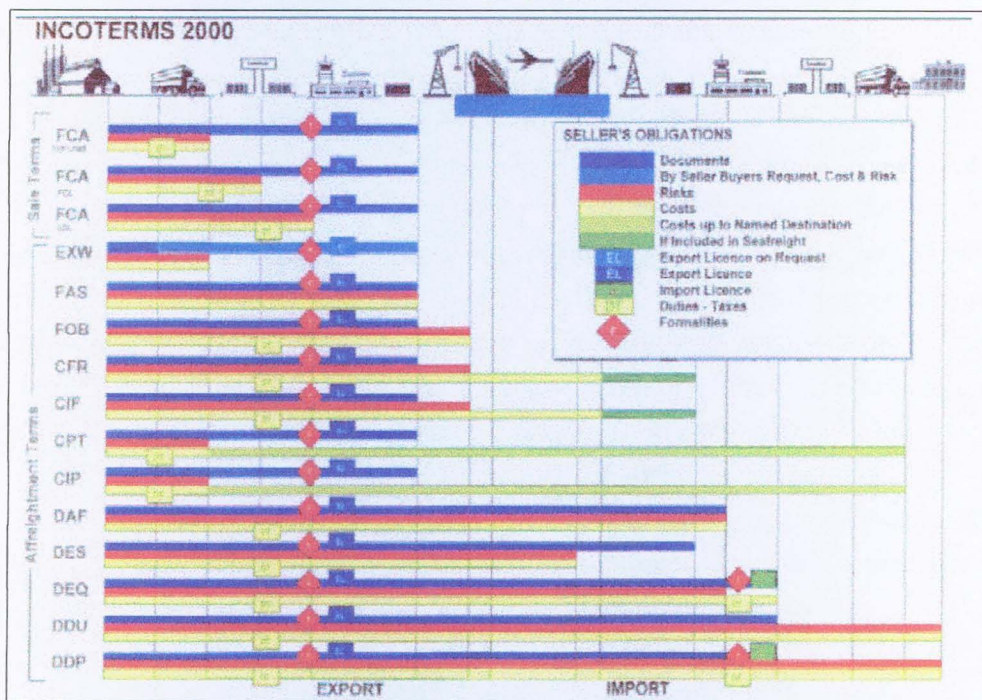
- El grupo de las **E**, esta formado únicamente por EXW (Ex Works) entregado en su fabrica, bodega o almacén.
- El grupo de las **F**, formado por FCA, FAS y FOB, donde el vendedor tiene la obligación de entregar la mercadería al transportista contratado por el comprador.
- El grupo de las **C**, formada por CFR, CIF, CPT y CIP, donde el vendedor asume la obligación de contratar el transporte internacional y en dos de los Incoterms, se obliga a contratar el seguro de la mercancía. Bajo estos términos el vendedor asume obligaciones de embarque mas no de entrega.
- El grupo de las **D**, formados por DAF, DES, DEQ, DDU y DDP, donde el vendedor tiene que asumir todos los costos y riesgos hasta entregar la mercancía en el lugar convenido. Bajo estos términos, el vendedor asume obligaciones de entrega en destino.

Es importante que el productor ecuatoriano tome en cuenta ciertos aspectos relacionados con la obligación de embarque, es decir, si existe la obligación de entregar la mercadería al transportista contratado por el comprador, los términos INCOTERMS que se utilizan son EXW, FAS, y FCA. Si la obligación de embarque y entrega de la mercadería se traslada al transportista contratado por el comprador, se usa FOB. Si existe la obligación de embarque y entrega del producto al

transportista contratado por el vendedor, se utilizan CFR y CIF. Si existe la obligación de entregar la mercadería al transportista contratado por el vendedor, se usan CPT y CIP. Y si existe la obligación de entregar el producto en el lugar de destino por cuenta del vendedor, se usan DES, DEQ, DAF, DDU y DDP.

De la misma manera, también se debe analizar el momento de transferencia de riesgo y responsabilidad por daños en el producto. En los Incoterms EXW, FASC, FCA, FOB, CFR, CIF, CPT y CIP, el riesgo termina en el lugar de embarque acordado, mientras que, en DAF, DES, DEQ, DDU y DDP termina en el lugar de destino convenido.[33]

GRÁFICO 11.4
INCOTERMS 2000



Fuente: Cámara de Comercio Internacional

Para saber cuál es el Incoterms apropiado, se debe tomar en cuenta que no existan restricciones sobre la interpretación en el país de origen ó destino del producto, además se debe analizar las ventajas competitivas que ofrece cada Incoterms con respecto al producto y al lugar de destino.

Por último, cabe mencionar que la transferencia de propiedad del producto es un asunto que no le corresponde a los Incoterms, ya que deben estar previstos dentro del contrato de compraventa internacional, es decir los Incoterms solo definen la transferencia de riesgos y no de propiedad[51].

11.4.2. MATRIZ DE COSTOS Y TIEMPO

Esta herramienta es muy útil a la hora de tomar una decisión sobre la cadena DFI, ya que permite analizar todos los costos necesarios para el transporte de carga, desde el sitio mismo de producción hasta su lugar de destino. La matriz de costos y tiempo esta dividido en tres fases, País Exportador, Tránsito Internacional y País Importador. Cada una de estas fases se caracteriza por involucrar diferentes costos, bien sea que tengan una incidencia directa o indirecta en la DFI. (Ver Anexo B.1)

Es importante que el productor ecuatoriano elabore la matriz utilizando la mayor información posible de los procesos y movimientos que deba seguir la carga desde la fabrica hasta el lugar del comprador.

La matriz tiene una forma de planilla que debe incluir todos los rubros que componen los costos de la empresa e incorporar los gastos que se desarrollan durante la exportación. Otros datos que se deben considerar también son: la posición arancelaria del producto, gastos de exportación ó importación, bancarios y aduaneros, porcentaje de utilidad, precios de la competencia en el país de destino y el valor del Flete y seguro de transporte internacional.

Adicionalmente se puede utilizar una Lista de Chequeo, la cuál permite al empresario organizar y conseguir sus objetivos en el proceso de la cadena de la DFI. Esta lista de seguimiento debe constar todas la actividades básicas que se deben realizar, dentro de la empresa, para la ejecución óptima de la cadena de la DFI. (Ver Anexo B.2)

CAPÍTULO 12

ESTRUCTURA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICO DEL ECUADOR

La gran importancia que tienen los sistemas de transporte es fundamental en la economía actual, ya que integran aspectos como la operación, la infraestructura, los servicios y la logística; factores que permiten el desarrollo del comercio internacional.

Si bien el transporte es un factor determinante en la formación de un mercado comercial amplio, también se lo vincula en expandir las posibilidades de progreso de regiones aisladas, ya que permite aumentar la competitividad, la calidad de vida, el uso de los recursos naturales, la protección del medio ambiente, la creación de empleo, y la integración y desarrollo territorial.[43]

En este capítulo se presenta un diagnóstico de las capacidades que posee el Ecuador, para lograr una eficiente integración regional en sudamérica, utilizando como principales enlaces de integración los sistemas portuario y marítimo ecuatoriano.

SECCIÓN 12.1

ESTRUCTURA VIAL PORTUARIA

Debido a la diversidad geográfica del Ecuador, existe una red vial estatal que posee 8.606.85 km de vía pavimentada, que recorre las regiones de la sierra y litoral; adicionalmente existe rutas alternas y secundarias que forma en conjunto 43.197.36 km de carretera, que es el total de la Red vial Nacional.

TABLA 12.1
RED VIAL ESTATAL DEL ECUADOR (KM)

Provincias	Red Vial			Total
	Estatal	Provincial	Cantonal	Provincial
Azuay	484,22	546,35	1.337,35	2.367,92
Bolívar	146,09	566,23	933,17	1.645,49
Cañar	230,63	163,73	887,05	1.281,41
Carchi	184,36	392,93	803,46	1.380,75
Cotopaxi	209,09	725,98	1.113,16	2.048,23
Chimborazo	463,01	604,19	1.353,32	2.420,52
El Oro	400,94	345,26	1.103,17	1.849,37
Esmeraldas	492,24	776,57	737,00	2.005,81
Guayas	983,78	717,19	2.765,94	4.466,91
Imbabura	159,59	486,16	686,86	1.332,61
Loja	757,97	779,94	1.845,22	3.383,13
Los Ríos	321,15	941,00	1.249,63	2.511,78
Manabí	1.046,15	2.254,32	2.589,94	5.890,41
Morona Santiago	534,55	126,37	118,92	779,84
Napo	290,81	468,71	550,14	1.309,66
Pastaza	139,27	264,01	125,40	528,68
Pichincha	738,70	1.501,02	2.181,93	4.421,65
Tungurahua	212,29	354,07	1.366,24	1.932,60
Zamora Chinchipe	231,58	100,68	378,84	711,10
Galapagos	38,00	83,05	61,30	182,35
Sucumbios	460,71	278,85	351,51	1.091,07
Orellana	128,43	0,00	0,00	128,43
Total Nacional	8.653,56	12.476,61	22.539,55	43.669,72

Fuente: Ministerio de Obras Públicas del Ecuador

12.1.1. VÍAS DE ACCESO HACIA EL PUERTO DE ESMERALDAS

El puerto de Esmeraldas esta situada en la Provincia del mismo nombre, junto a orillas de la desembocadura de río esmeraldas. La ciudad de Esmeraldas dispone de infraestructura vial importante que facilita la comunicación con las ciudades más importantes del país, especialmente con la capital Quito, que lo separa un trayecto aproximado de 5 horas por vía terrestre. La vías de acceso terrestre mas importantes que tiene el puerto son:

La ruta del Sol (Atacames, Muisne y Río Verde). (E 15)

Quito - Calacalí - La Independencia - Esmeraldas. (E 20)

Esmeraldas - San Lorenzo - Ibarra - Quito. (E 10)

Esmeraldas - Sto. Domingo - Aloag - Quito. (E 20)

GRÁFICO 12.1

VÍAS DE ACCESO AL PUERTO DE ESMERALDAS



Fuente: Cámara de Turismo de Esmeraldas

Estas vías de acceso permiten al Puerto realizar una rápida transferencia de carga desde el modo marítimo al terrestre, optimizando los tiempos de entrega y envío de las mercaderías a los principales destinos comerciales del Ecuador.

12.1.2. VÍAS DE ACCESO HACIA EL PUERTO DE MANTA

El Puerto de Manta se ubica en la parte central de la Provincia de Manabí, lo que hace merecedor de una posición estratégica en el país. La ciudad de Manta posee rutas de acceso terrestre directas a ciudades importantes del país como Quito, Guayaquil, y Cuenca. Con respecto a las fronteras, el puerto se allá a una distancia de 687 kms de la frontera norte con Colombia y a 466 kms de la frontera sur con Perú.

Dentro del sistema vial Nacional, las rutas de acceso mas importantes hacia el puerto de Manta, son:

Manta - Quito - Pto. Orellana. (E 30)

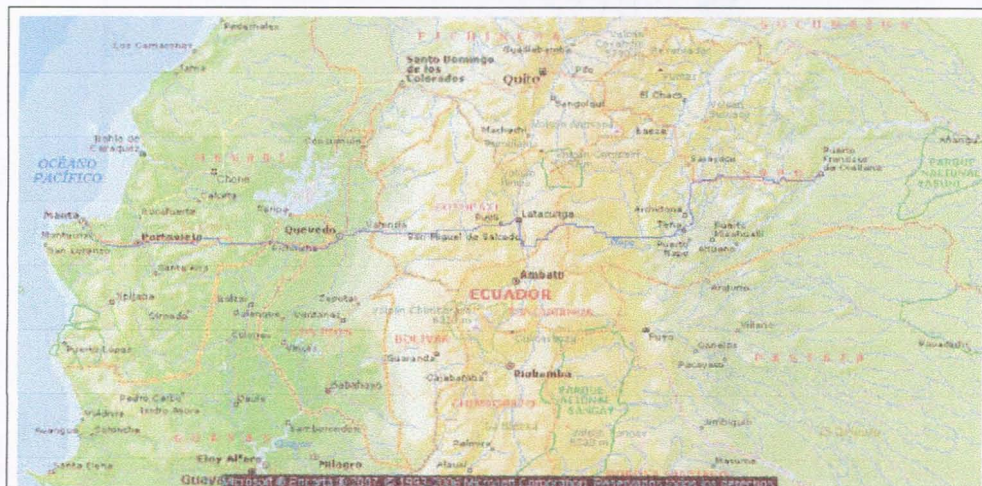
Manta - Quevedo - Latacunga - Pto. Orellana. (E 30)

Manta - Montecristi - Jipijapa - Guayaquil. (E 483)

Manta - Rocafuerte - Chone - Santo Domingo - Quito. (E 15)

GRÁFICO 12.2

VÍAS DE ACCESO AL PUERTO DE MANTA



Fuente: Autoridad Portuaria de Manta

El buen estado del sistema de vial de la provincia ha permitido que el puerto tenga grandes oportunidades de ofertar su servicio a los distintos sectores económicos del país. Existe un proyecto a futuro de mejorar el sistema vial entre el puerto y el aeropuerto de la misma ciudad.

12.1.3. VÍAS DE ACCESO HACIA EL PUERTO DE GUAYAQUIL

El Puerto de Guayaquil esta ubicado en la Provincia del Guayas, entre la desembocadura del río Guayas y el Golfo de Guayaquil. El puerto tiene mucha importancia al ser el mayor actor en la movilización de carga portuaria, ya que la mayor parte de las relaciones comerciales entre el país y el mundo pasan por este puerto.

La ciudad de Guayaquil, es la capital económica del país y posee el mejor sistema de red vial de entre las provincias cercanas, ya que las concesiones de las mismas han permitido que se encuentre en buen estado, este factor ha permitido que las vías de acceso al puerto sean rápidas y eficientes, logrando una gran dinámica entre los diferentes sectores económicos del país.

Dentro del sistema vial estatal, las rutas principales de acceso al puerto son:

Guayaquil - Jipijapa - Manta. (E 483)

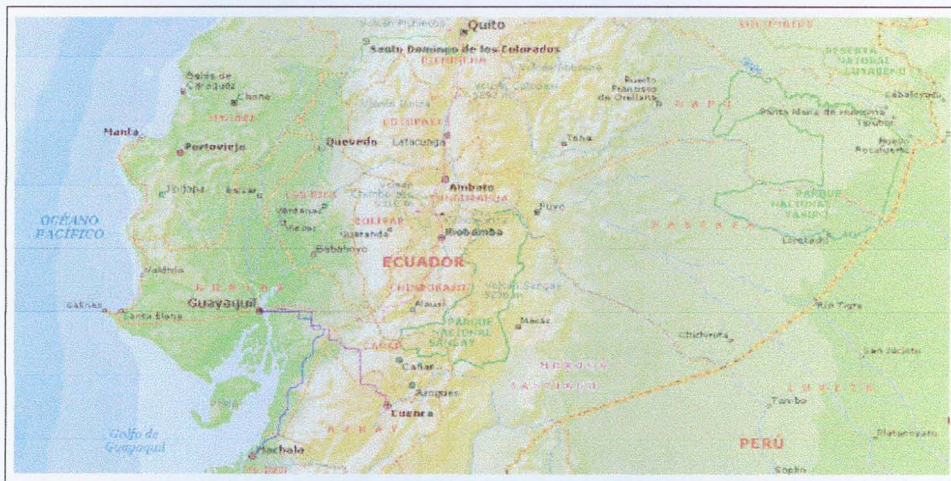
Guayaquil - Babahoyo - Quevedo - Sto. Domingo - Quito. (E 25)

Guayaquil - Pto. Inca - Machala. (E 25)

Guayaquil - Pto. Inca - Cuenca. (E 40)

Guayaquil - Riobamba - Quito. (E 40)

GRÁFICO 12.3
VÍAS DE ACCESO AL PUERTO DE GUAYAQUIL



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

Aunque existe una buena red vial dentro de la provincia del Guayas, las rutas alternas que conectan desde otras provincias hacia el puerto no logran estar en un buen estado, debido muchas veces al desgaste causado por el cambio climático, ge-

neralmente por las lluvias invernales. El gobierno para contrarrestar este problema ha creado un Plan de emergencia vial sobre toda la zona del Litoral, logrando así crear nuevas oportunidades de viabilidad para los diferentes sectores del litoral del país

12.1.4. VÍAS DE ACCESO HACIA PUERTO BOLÍVAR

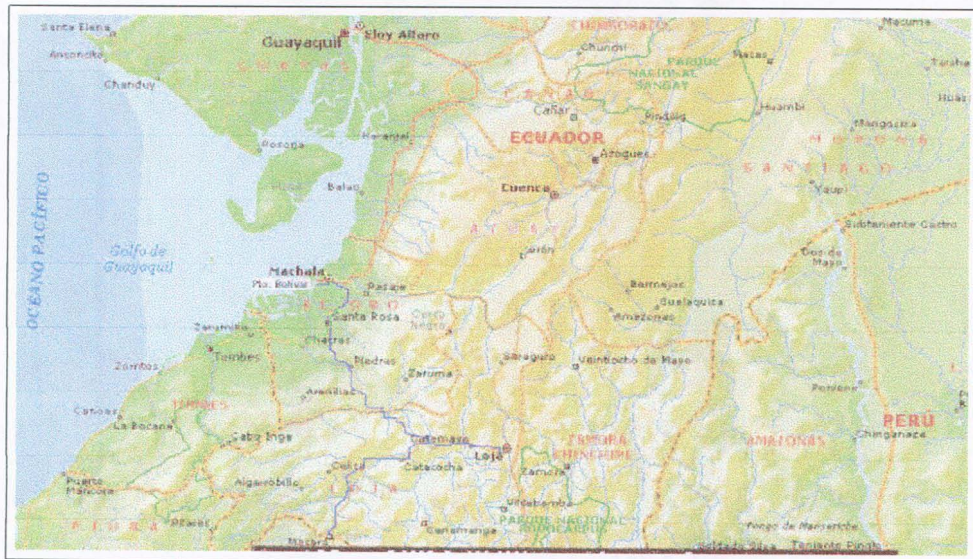
Puerto Bolívar se encuentra en la provincia del Oro, al sur oeste del país muy cerca con la frontera con Perú. La ciudad de Machala, capital de la provincia, se ha caracterizado por la actividad agropecuaria, en especial en el cultivo de Banano.

Puerto de Bolívar se ubica a 5 km de Machala, y moviliza productos de exportación provenientes de las Provincias de Azuay, Cañar, Guayas, y Zamora, y el norte del Perú.

Dentro del Sistema vial Nacional, las principales de vía de acceso hacia el Puerto son:

- Puerto Bolívar - Machala - Pto. Inca - Guayaquil. (E 25)
- Puerto Bolívar - Machala - Sta. Rosa - Loja - Macara. (E 50)
- Puerto Bolívar - Machala - Pasaje - Cuenca. (E 25)
- Puerto Bolívar - Machala - Sta. Rosa - Ihuaquillas. (E 50)

GRÁFICO 12.4
VÍAS DE ACCESO AL PUERTO BOLÍVAR



Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

Gracias al sistema vial que posee la provincia, el puerto tiene una zona de influencia sobre productos que generalmente se producen en la región austral del país, así como de las zonas del norte del Perú.

SECCIÓN 12.2

ESTRUCTURA FERRO-PORTUARIA

La red ferroviaria del país cuenta con 965 Km, y recorre casi el 75 % de la Región Sierra. El sistema utiliza una trocha angosta (1,067 m) junto con durmientes de madera y rieles de bajo peso lo que limita la capacidad de carga a transportar.

Debido al deterioro y la falta de mantenimiento, las operaciones se reducen para determinados tramos, y solamente se los utiliza con fines de tipo turístico.

El acceso directo de los sistemas ferroviarios hacia los puertos del Ecuador es casi nulo, ya que las zonas portuarias mas cercanas de influencia que tiene el recorrido ferroviario son los puertos de Guayaquil, por el ramal Quito - Riobamba - Durán, y el puerto de Esmeraldas, por el ramal Quito - Ibarra - San Lorenzo.

GRÁFICO 12.5

RED FERROVIARIA DEL ECUADOR



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

En la actualidad, el gobierno nacional así como los gobiernos locales, están impulsando un Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario, lo que permitiría que el sistema se convierta en un elemento importante para mejorar la competitividad del país.

En el aspecto portuario, el Plan establece la construcción de rutas fundamentales como, el tramo Durán - Babahoyo - Quevedo - Santo Domingo - Quito, que permitirá un acceso hacia el Puerto de Guayaquil; el tramo Manta - Península de Santa Elena - Guayaquil, permitirá un acceso hacia los puertos de Manta y Guayaquil, así como también a los puertos privados ubicados en la península de Santa Elena; el tramo San Lorenzo - Esmeraldas, que permitirá un vía de acceso al puerto de Esmeraldas, y el tramo Guayaquil - Machala - Huaquillas, que permitirá un acceso hacia Puerto Bolívar.

Otro proyecto con grandes perspectivas de consolidación, es el proyecto Manta - Manaos, que comprendería la construcción del tramo Manta - Quevedo - Quito - Papallacta - Baeza - Francisco de Orellana, que permitirá unir los puertos de Manta, en la costa, y el puerto Francisco Orellana, en el oriente. Este proyecto beneficiará a los sectores del petrolero, minero, energético, hidroeléctrico, y agropecuario, así también permitirá una integración regional con el resto de América del Sur.

Se prevé que las características del diseño ferroviario tengan una capacidad de 14 ton. por eje en la troncal de la sierra y de 18 ton. en la troncal de la Costa y en el ferrocarril a Manaos. La velocidad de diseño es de 120 Km. en la costa y de 70 Km. en la sierra, y el radio mínimo en la costa es de 350 mts. y de 75 mts. en la sierra.[15]

SECCIÓN 12.3

ESTRUCTURA AEROPORTUARIA

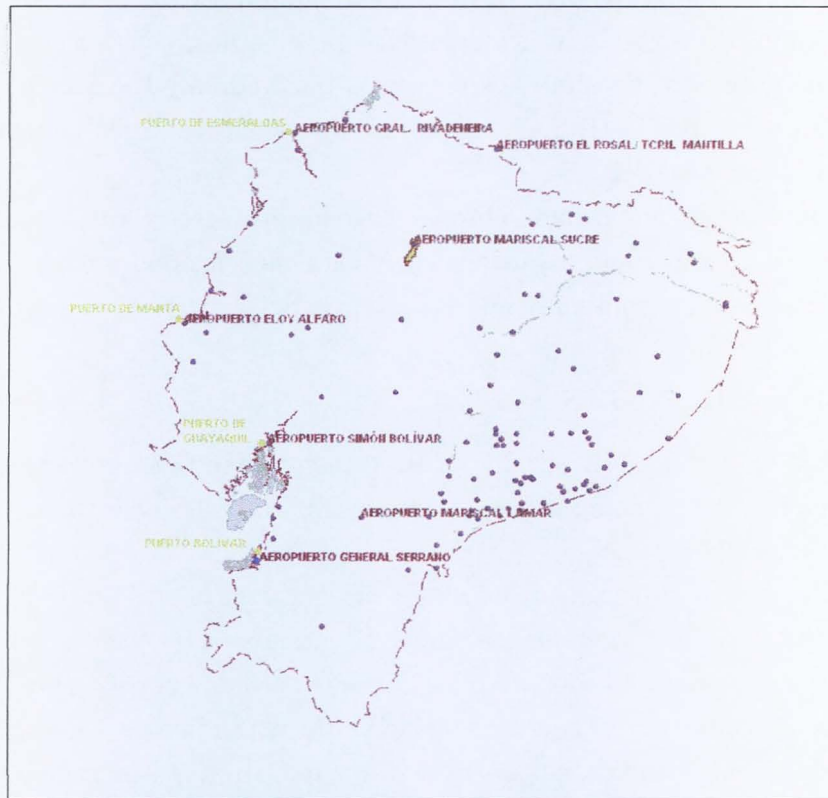
El país cuenta con 25 aeropuertos entre principales y secundarios. Los aeropuertos Mariscal Sucre de Quito y el reformado José Joaquín de Olmedo de Guayaquil (antes llamado Simón Bolívar), son los que más se destacan por su mayor tráfico nacional e internacional.

En el país existe una buena interacción entre la infraestructura de los puertos y aeropuertos, ya que se encuentran ubicados muy próximos entre instalaciones, por ejemplo para el Puerto de Esmeraldas existe una proximidad 3 Km. con el Aeropuerto General Rivadenería, que también se encuentra ubicado en la desem-

bocadura del río esmeraldas. Por otro lado el Puerto Manta tiene muy próximo las instalaciones del Aeropuerto Eloy Alfaro que se ubica a 3 km. del puerto en la misma Bahía de Manta. Para el Puerto de Guayaquil las instalaciones del Aeropuerto Jose Joaquín de Olmedo se encuentran a 5 km., con vías de acceso en buen estado. Para Puerto Bolívar la proximidad con el Aeropuerto General Serrano es de 4 km.

Los puertos ecuatorianos tiene una buena posibilidad para el uso del intermodalismo en el manejo de la carga, sin embargo un punto débil en este tipo de operaciones es la poca frecuencia aérea existente; solamente el Puerto de Guayaquil se beneficia de la oferta de las líneas aéreas que llegan al Aeropuerto Jose Joaquín de Olmedo.

GRÁFICO 12.6
AEROPUERTOS DEL ECUADOR



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

La oferta internacional de transporte de carga aérea en el país esta compuesta por varias compañías entre ellas: ABSA, Aerosucre, Arrow, Atlas Air, Cargolux Internacional, Centurion Air, Cielos del Perú, Cubana de Aviación, Florida West,

Gemini Air, Líneas Aéreas Sudamericanas, MAS Air, UPS, Varig, DIIL y LAN Cargo. Por otro lado existe solo 2 compañías nacionales que prestan el servicio de carga aérea, y son: Acrolane y Trans AM.

La mayor parte de las operaciones en el tráfico de carga aérea en el 2005, se lo realizó en los Aeropuertos Mariscal Sucre de Quito, con el 65 %, y Jose Joaquín de Olmedo de Guayaquil, con el 32 %, mientras que el resto manejan solamente un 3%. [9]

SECCIÓN 12.4

PROYECTOS DE INTEGRACIÓN REGIONAL

La ubicación geográfica de Ecuador le ha permitido ser lo uno de los países integradores de la infraestructura física regional en sudamérica. Dentro de la Región existen proyectos de integración muy importantes, y en los cuales el Ecuador tiene una gran participación. Los proyectos Eje Andino y Eje Multimodal Amazonas, planteados por la IIRSA, son los mas destacables, ya que lograría mejorar la infraestructura vial del país.

A continuación analizamos a breves rasgo los proyectos planteados por la IIRSA, tanto el eje andino como el amazónico, y los beneficios que tendría para el país y en especial para sistema marítimo y portuario del Ecuador.

12.4.1. EJE ANDINO

El Eje Andino está integrado por las principales infraestructuras de transporte (carreteras, puertos, aeropuertos y ríos navegables) de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Posee una superficie de 2.351.134 km^2 , que equivale al 50 % de la superficie de los países de la Comunidad Andina. El eje asocia las principales ciudades de estos países a través de dos grandes corredores viales norte - sur: La Carretera Panamericana, que cruza las zonas de la Cordillera Andina de Venezuela, Colombia y Ecuador, y a lo largo de la costa del Perú; y la Carretera Marginal de la Selva que bordea los Llanos de Venezuela, y la parte de la Selva Amazónica perteneciente a Colombia, Ecuador y Perú.

GRÁFICO 12.7
EJE ANDINO



Fuente: IIRSA

El Eje Andino se divide en 11 grupos de proyectos diferentes, los cuales están divididos según el área de influencia de cada país. Cada grupo está encabezado por *Proyectos Ancla* que se identifican como proyectos de alta prioridad para el grupo y para el eje.

En lo que respecta al sector marítimo y portuario del Ecuador, los proyectos de conexión (Grupos 2, 5, 6, 7 y 11) del Eje Andino permitirán la construcción de nuevas vías de acceso a los puertos ecuatorianos, logrando así el desarrollo de un sistema intermodal de transporte.

El grupo 2 establece la construcción de un Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF)¹ entre Ecuador (Tulcán) y Colombia (Ipiales) (*Proyecto Ancla*), y la rehabilitación vial Popayán - Pasto - Rumichaca (frontera con Ecuador) y construcción de paso por Pasto.

El grupo 5 plantea la construcción de un CEBAF entre Ecuador (Huaquillas) y Perú (Aguas Verdes) (*Proyecto Ancla*), la rehabilitación vial Puerto Inca - Huaquillas, la construcción un nuevo Puente Internacional con Aguas Verdes, construcción del tramo vial Espriella (Colombia) - Mataje (Ecuador) - Borbón - San Lorenzo, y la construcción del Aeropuerto Regional de Integración Fronteriza y Transferencia Carga Internacional Santa Rosa.

El grupo 6 plantea la construcción de un CEBAF en San Miguel y sus accesos (zona fronteriza con Colombia) (*Proyecto Ancla*), la rehabilitación vial de los tramos Bella Unión - Plan de Milagro - Gualaquiza y Zamora - Palanda, y la ampliación del aeropuerto de Zamora.

El grupo 7 plantea la rehabilitación vial del tramo Vilcabamba (Ecuador) - Puente de Integración - Jaén (Perú) (*Proyecto Ancla*), y la construcción de un CEBAF cercano al puente de integración fronterizo.

El grupo 10 plantea proyectos de integración en el área energética como: la Armonización regulatoria eléctrica, gasífera y petrolera, las interconexiones entre Colombia - Ecuador y Ecuador - Perú (*Proyecto Ancla*), y la construcción de microcentrales en Chichipe, Taguien, y en la provincia de Sucumbios.

El grupo 11 establece proyectos que están relacionados con los sistemas de comunicación y conectividad como: el aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones viales para aumentar la infraestructura de comunicaciones (*Proyecto Ancla*), y la construcción de un sistema de cableado de Fibra Óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión.

Como podemos apreciar el Eje Andino establecerá un Corredor Internacional (Colombia-Ecuador-Perú), que permitirá ser puerta de ingreso al Cono Sur; uniendo los principales centros de producción de la Comunidad Andina con el Mercado Común del Sur, logrando así un desarrollo en el intercambio de materia prima, productos, y servicios elaborados en toda la región.[41]

¹Los CEBAF son instalaciones que se localizan en una porción del territorio de uno o dos países fronterizos, donde se presta el servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y se brinda servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.

12.4.2. EJE MULTIMODAL AMAZÓNICO

El Eje del Amazonas es un proyecto multimodal de transporte que permitirá conectar los puertos del Pacífico como Tumaco en Colombia, Esmeraldas y Manta en Ecuador, Paita en Perú, con los puertos Brasileños de Manaus, Belén y Macapá.

El eje tiene una zona de influencia de 4.499.152 *km*² conformada por los territorios de Colombia, Ecuador, Perú y Brasil. En él se desarrollará una gran hidrovía conformada por los ríos Marañón, Ucayali y Amazonas en Brasil, Napo en Ecuador, Putumayo en Colombia y Huagalla en Perú. Su fin será promover el transporte multimodal, permitiendo unir los diferentes puertos del Pacífico con la cuenca del Atlántico posibilitando la apertura con los mercados asiático y brasileño.

GRÁFICO 12.8
EJE MULTIMODAL AMAZONAS



Fuente: IIRSA

El eje plantea la construcción de un sistema multimodal de transporte focalizado en 7 grupos; de los cuales los proyectos de los grupos 1, 2, 6 y 7 son de mayor relevancia para el Ecuador.

El grupo 1 establece la adecuación de los puertos de San Lorenzo y El Carmen, y la rehabilitación vial entre estos puertos.

El grupo 2 plantea el desarrollo de los puertos de Manta y Esmeraldas, la adecuación de Puerto Francisco de Orellana (*Proyecto Ancla*), la construcción de los Aeropuertos de Carga del Tena y de Turismo y Transferencia de Carga de Nuevo Rocafuerte, y la construcción de un CEBAF en Nuevo Rocafuerte (Ecuador) - Cabo Pantoja (Perú).

El grupo 6 plantea proyectos de navegabilidad sobre los ríos Napo y Morona.

El grupo 7 establece la adecuación del Puerto de transferencia de carga Morona (*Proyecto Ancla*), la ampliación y mejoramiento de las vías Guayaquil - El Triunfo - La Troncal - Zhud - El Tambo - Cañar - Azogues - Paute - Amaluza - Méndez - Puerto Morona, Puerto Bolívar - Santa Rosa - Balsas - Chaguarpamba - Loja - Zamora - Yantzaza - El Pangui - Gualaquiza - Gral. Leónidas Plaza - Méndez, y Puerto Bolívar - Pasaje - Santa Isabel - Girón - Cuenca - Paute - Amaluza - Méndez - Puerto Morona, la construcción de la red ferroviaria entre Guayaquil y Puerto Morona, la construcción del Aeropuerto de turismo y transferencia de carga internacional Morona, la construcción de los Proyectos Hidroeléctricos de Santiago, Morona, Río Luis, y K4 (frontera con Perú), y la construcción de un CEBAF fluvial sobre el río Morona entre Remolinos (Ecuador) y Vargas Guerra (Perú).[41]

La ejecución de este proyecto permitirá que el Ecuador cuenta con un gran potencial para el desarrollo de un sistema multimodal de transporte, que logre agrupar las diferentes cargas provenientes de Colombia, Perú, Brasil y de los países asiáticos.

Por último, es evidente que la ejecución de estos proyectos buscan, a largo plazo, una integración mediante el desarrollo de las infraestructuras de los países sudamericanos. Este desarrollo lograría que el Ecuador alcance nuevas estructuras en sus sistemas de transporte y comunicación; así como, de un desarrollo económico sustentable sobre todo su territorio.

CAPÍTULO 13

POTENCIAL DE DESARROLLO DE ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA EN EL ECUADOR

En este capítulo realizamos un análisis de las capacidades que tiene cada puerto ecuatoriano para desarrollar un Zona de Actividades Logísticas Portuarias (ZAL); para lo cuál tomamos como referencias la guía propuesta por la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA)[44].

SECCIÓN 13.1

ENTORNO ESTRATÉGICO PORTUARIO

En esta sección analizamos el ámbito estratégico que abarca cada Puerto Ecuatoriano, involucrando las Zonas y los sectores económicos a los cuales podría influenciar en el desarrollo de la ZAL.

Para los puertos del Ecuador el desarrollo de la ZALs permitirá establecer estratégicamente un Hinterland sobre las provincias más cercanas a los puerto. Los sectores económicos y productivos de las provincias lograría con el desarrollo de las ZALs una operación más adecuada en sus ciclos productivos y logísticos, manejando conceptos de justo a tiempo y calidad total.

TABLA 13.1
ZONAS DE INFLUENCIA PORTUARIA

Puerto	Región por Provincias		
	Costa	Sierra	Oriente
Esmeraldas	Esmeraldas	Carchi e Imbabura	Sucumbios
Manta	Manabí	Pichincha	Napo y Orellana
Guayaquil	Guayas y Los Rios	Cotopaxi, Chimborazo, Bolivar y Tungurahua	Pastaza y Morona Santiago
Bolívar	El Oro	Cañar, Azuay y Loja	Zamora Chinchipe

Fuente: Autoridades Portuarias

La tabla 13.1 muestra las zonas o provincias de influencia de cada puerto. El Puerto de Guayaquil tiene mayor capacidad en sus zonas de influencia, ya que predomina por su ubicación céntrica en el país. El puerto de Manta influye mucho en las importaciones que van a la provincia de Pichincha y en los productos del mar generados por la provincia de Manabí. Los puertos de Esmeraldas y Bolívar, influyen sobre provincias que se dedican a la producción de bienes agrícolas como: Banano, café, cacao, etc.

SECCIÓN 13.2

ENTORNO OPERATIVO PORTUARIO

En esta sección se analiza el potencial en las operaciones logístico portuarias de cada puerto ecuatoriano. Para ello, se utiliza indicadores generales que permitan examinar las cadenas logísticas portuarias de los productos provenientes de los sectores económicos situados en el hinterland del puerto.

La utilización de indicadores no solo permitirán analizar la importancia económica que tienen las CLPs, sino también observar la importancia del tiempo en las operaciones logística asociadas a un determinado producto.[44]

En las siguientes tablas se presentan algunos índices operacionales de cada uno de los puertos del Ecuador.

TABLA 13.2
INDICADORES OPERATIVOS - PUERTOS DE ESMERALDAS Y MANTA

INDICADORES	2001	2002	2003	2004	2005
PUERTO DE ESMERALDAS					
No. Naves	192	206	179	176	186
Volumen de Carga Movilizada (TM)	1.136.729	1.262.158	762.211	892.706	692.822
Carga por Buque (Ton/Buq)	5.920	6.127	4.258	5.072	3.725
Permanencia Buque en Puerto (Hrs.)	5.224	6.279	5.841	4.648	5.410
Tiempo en Puerto (Hrs/Buq)	27	30	33	26	29
Tiempo en Muelles (Horas)	5.103	5.850	4.471	4.229	5.148
Tiempo en Muelles (Hrs/Buq)	27	28	25	24	28
Tiempo de Operación (Horas)	4.280	5.294	3.433	3.492	3.699
Promedio de Carga Mov. (Ton./Hrs.)	266	238	222	256	187
Tiempo de Operación (Hora/Buq)	22	26	19	20	20
Índices de Ocupación	24%	30%	20%	20%	21%
PUERTO DE MANTA					
No. Naves	263	373	339	407	311
Volumen de Carga Movilizada (TM)	434.378	517.718	597.777	557.576	676.358
Carga por Buque (Ton/Buq)	1.651	1.387	1.763	1.369	2.174
Permanencia Buque en Puerto (Hrs.)	46.184	50.419	45.254	40.013	37.549
Tiempo en Puerto (Hrs/Buq)	175	135	133	98	120
Tiempo en Muelles (Horas)	24.944	39.134	35.377	31.097	30.162
Tiempo en Muelles (Hrs/Buq)	94	104	104	76	96
Tiempo de Operación (Horas)	7.626	8.935	8.894	8.112	7.836
Promedio de Carga Mov. (Ton./Hrs.)	56	57	67	68	86
Tiempo de Operación (Hora/Buq)	29	23	26	19	25
Índices de Ocupación	22%	26%	25%	23%	22%

Fuente: DIGMER

TABLA 13.3
INDICADORES OPERATIVOS - PUERTOS DE GUAYAQUIL Y BOLÍVAR

INDICADORES	2001	2002	2003	2004	2005
PUERTO DE GUAYAQUIL					
No. Naves	1.598	1.596	1.472	1.589	1.591
Vol. de Carga Movilizada (TM)	5.072.885	5.316.481	5.585.509	6.549.137	6.434.295
Carga por Buque (Ton/Buq)	3.175	3.331	3.795	4.122	48.468
Perm. Buque en Puerto (Hrs.)	101.444	90.819	74.576	89.693	85.773
Tiempo en Puerto (Hrs/Buq)	63	57	51	56	646
Tiempo en Muelles (Horas)	56.871	56.265	52.853	58.188	56.199
Tiempo en Muelles (Hrs/Buq)	36	35	36	37	417
Tiempo de Operación (Horas)	45.191	44.585	41.173	56.562	37.209
Prom. de Carga (Ton./Hrs.)	112	119	136	116	173
Tmp de Operación (Hora/Buq)	28	28	28	36	279
Índices de Ocupación	57%	57%	52%	72%	66%
PUERTO BOLÍVAR					
No. Naves	581	492	470	495	461
Vol. de Carga Movilizada (TM)	1.571.333	1.521.543	1.610.848	1.552.154	1.427.173
Carga por Buque (Ton/Buq)	2.705	3.093	3.427	3.136	37.220
Perm. Buque en Puerto (Hrs.)	37.531	37.150	30.958	33.114	26.441
Tiempo en Puerto (Hrs/Buq)	65	76	66	67	686
Tiempo en Muelles (Horas)	23.277	25.716	23.414	23.897	21.326
Tiempo en Muelles (Hrs/Buq)	40	52	50	48	554
Tiempo de Operación (Horas)	13.188	13.864	14.512	13.976	12.448
Prom. de Carga (Ton./Hrs.)	119	110	111	111	1.381
Tmp de Operación (Hora/Buq)	23	28	31	28	324
Índices de Ocupación	38%	40%	41%	40%	58%

Fuente: DIGMER

Este análisis sobre los indicadores operacionales de cada puerto ecuatoriano, permite conocer el potencial logístico que poseen, ya que este tipo de información es de gran importancia a la hora de evaluar el interés de cargadores y operadores logísticos en el momento de determinar el centro logístico portuario para sus actividades. Otro factor importante para determinar este potencial son las vías de acceso que cuenta cada puerto, así como la capacidad de su infraestructura instalada.

SECCIÓN 13.3

DISEÑO FUNCIONAL

El diseño funcional de una ZAL representa un factor importante al momento de identificar el Umland de un determinado puerto.

Las ZALs representa un modelo de gestión logística portuaria que utiliza un diseño funcional de acuerdo a ciertos criterios basados en su ubicación, zona de influencia, hinterland, modo de transporte, y especialización sectorial.[44]

En esta sección se analiza la estructura espacial y operativa con la que cuenta cada puerto ecuatoriano, para poder determinar, bajo criterios de logística portuaria, un diseño funcional de la ZAL aplicable en el interior del territorio portuario. De esta manera se busca desarrollar el concepto de Umland sobre los puertos ecuatorianos.

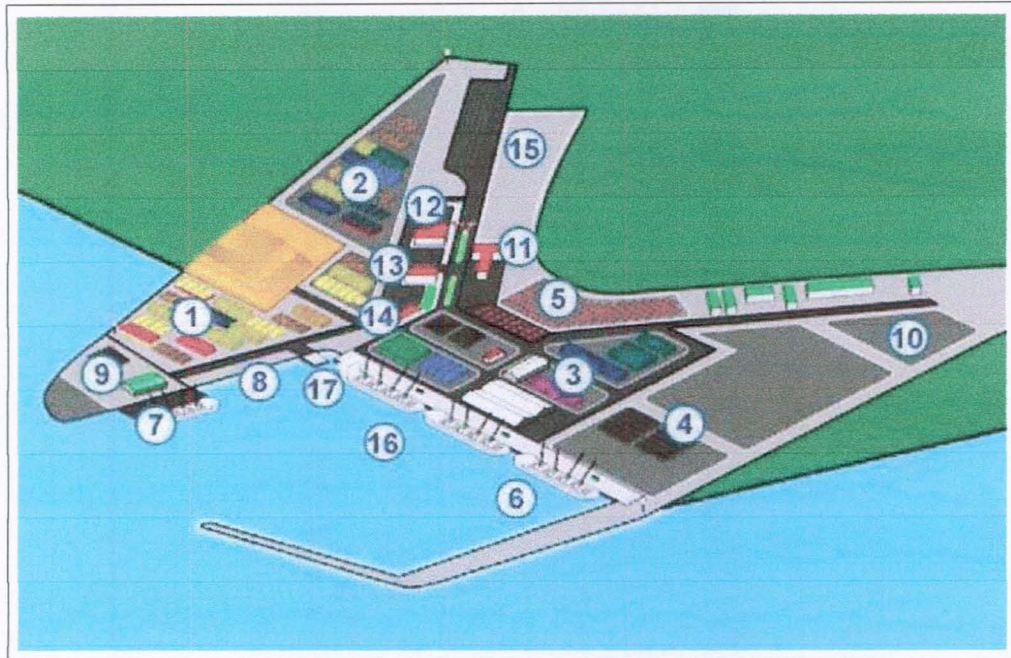
13.3.1. PUERTO DE ESMERALDAS

El acceso al puerto de Esmeraldas es directo, desde una depresión natural de aproximadamente 200 metros hasta la entrada al puerto. El área donde se encuentran los muelles está protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan una dársena de 42 hectáreas.

En el proceso de modernización, el puerto de Esmeraldas fue concesionado en el 2004 al Consorcio Puerto Nuevo Milenium. Este consorcio se ocupa directamente de todas las tareas de manipulación de las cargas, su almacenamiento y custodia, de las actividades relacionadas con el suministro y disponibilidad de los equipos portuarios, y de los servicios de apoyo.

En función del plan de desarrollo de la concesión, la planificación y distribución del recinto portuario se lo realiza mediante la zonificación del puerto identificando las áreas específicas para cada tipo de carga: generales, graneles, y contenerizada.

GRÁFICO 13.1
MAPA - PUERTO DE ESMERALDAS



Fuente: Consorcio Puerto Nuevo Milenium

1	55.745 m ² Contenedores llenos	10	Depósito comercial público
2	50.283 m ² Contenedores vacíos	11	Centro de atención al cliente
3	Almacenamiento de carga general	12	Edificio administrativo APE
4	70.000 m ² Almacenamiento de carga granel	13	Edificio de capacitación
5	21.302 m ² Almacenamiento vehículos	14	Edificio Administrativo
6	Ampliación muelle principal de 150 mt/carga polivalente	15	Área de expansión
7	Ampliación muelle de servicio	16	Muelle # 1 y # 2
8	Construcción nuevo muelle de 240 mts. para contenedores	17	Muelle Ro-Ro
9	Almacenamiento otras cargas 100.000 m ² de patios pavimentados		

En el futuro se prevé el desarrollar de mejores instalaciones portuarias, mediante la ampliación y construcción de áreas para almacenamiento de graneles líquidos, graneles sólidos, carga general y depósito comercial. Además se espera la ampliación y construcción de 150 mts. del muelle, para obtener un terminal de 500 mts., un nuevo muelle de 240 mts. de eslora, y una conexión entre el muelle de servicio y el nuevo muelle de contenedores, facilitando así la atención de carga contenerizada.[46]

La ubicación del puerto de Esmeraldas le permite desarrollar una ZAL con un diseño funcional estratégico, ya que cuenta con accesos directos a potenciales nodos logísticos de transferencia carga que lograría desarrollar un sistema multimodal de transporte que involucre directamente al puerto.

GRÁFICO 13.2
NODOS LOGÍSTICOS - PUERTO ESMERALDAS



Fuente:Ministerio de Obras Públicas

En el gráfico anterior se muestra la potencial infraestructura logística que cuenta el recinto portuario de Esmeraldas (1), como: las vías estatales E15 (4) y E10 (5), el aeropuerto General Rivadeneira (2), y la estación Ferroviaria de San Lorenzo (3). A futuro se espera que estos puntos logísticos desarrollen un sistema integrador que permita captar las diferentes cargas provenientes del norte del país, así como del sur de Colombia.

Un punto clave para el desarrollo de la ZAL en el puerto de Esmeraldas, es la búsqueda de financiación que logre un sistema que integre estas redes de comunicación; así, permitirá que el puerto se convierta en asistente multimodal de transporte y receptor de cargas provenientes de los países de la costa del pacífico.

13.3.2. PUERTO DE MANTA

El Puerto presenta excelentes condiciones para lograr un desarrollo portuario competitivo, ya que cuenta con la ventaja de tener un acceso de mar abierto hacia la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales y con profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, lo que permite el fácil ingreso de naves de gran calado a los muelles internacionales y marginales.[22]

En Febrero del 2007 la Autoridad Portuaria de Manta asignó el plan de concesión llamado *Terminales internacionales del Ecuador (TIDE)*, a la operadora portuaria internacional Hutchison Port Holdings Limited (HPH), la que se encargaría de desarrollar el proyecto del Megapuerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica, proyecto complementario al propuesto por el IIRSA de crear un eje multimodal entre Manta y Manaos.

En la actualidad las facilidades que presta el puerto de Manta a los diferentes operadores portuarios son:

Cuenta con 2 muelles de espigón de aguas profundas con 4 atracaderos de 200 mts. cada uno, y 1 muelle marginal de 618 mts. También cuenta con instalaciones para el almacenamiento de contenedores y de carga general, así como una zona administrativa.

El diseño funcional de una ZAL dentro del puerto de Manta estaría sujeta a criterios de sus zonas de influencias, ya que al convertirse en un Megapuerto de transferencia, su Hinterland y su Vorland¹ aumentaría, lo que permitiría convertirse en un puerto Hub a futuro.

La infraestructura logística espacial con la que cuenta el puerto en la actualidad es la siguiente:

La comunicación al Puerto de Manta (1) se mantiene a través de los sistemas de Carreteras estatales E30 (6) y E483 (5). Por vía fluvial tiene conexión hacia San Lorenzo al norte y hasta Guayaquil al Sur. Por vía aérea el puerto tiene tres acceso, el más importante es el aeropuerto internacional Eloy Alfaro (2) a menos de 5 kilómetros de las instalaciones portuarias, que cuenta con una pista de aterrizaje que permite el arribo de naves de gran tonelaje como el Antonov.

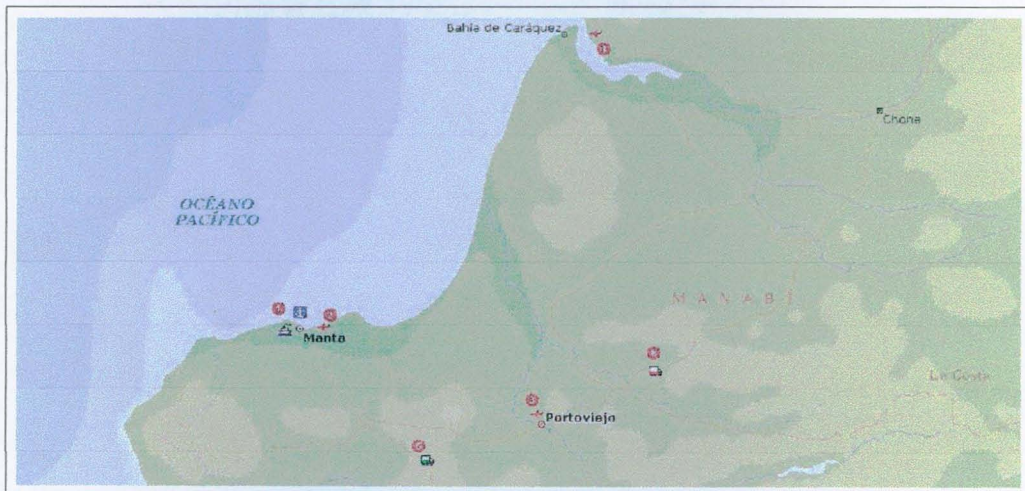
¹Término geográfico que hace referencia a la capacidad de conexión que tiene un puerto con otros.

GRÁFICO 13.3
 MAPA - PUERTO DE MANTA



Fuente: Autoridad Portuaria de Manta

GRÁFICO 13.4
 NODOS LOGÍSTICOS - PUERTO DE MANTA



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

Como pistas complementarias tiene a los aeropuertos Reales Tamarindos (3), en la ciudad de Portoviejo a 50km, y el Aeropuerto Pedernales (4), en la ciudad de Bahía de Caraquez a 60km.

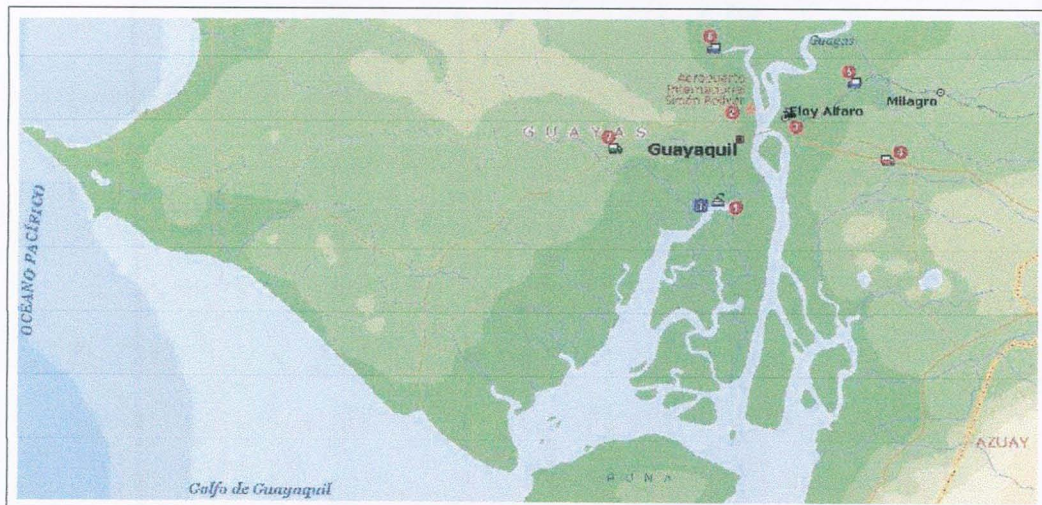
En la actualidad no existe alguna red ferroviaria cercana al puerto, sin embargo existe un Proyecto de ferrocarriles Manta - Guayaquil, de aproximadamente 180 Km.[15]

El desarrollo de una ZAL en el puerto de Manta tendría un diseño funcional que esté sujeto a criterios del Hinterland y de su especialización portuaria, ya que la mayor parte de carga movilizada tiene origen de los procesos de producción de productos del mar provenientes de la provincia de Manabí.

13.3.3. PUERTO DE GUAYAQUIL

El puerto marítimo de Guayaquil está ubicado en las riveras del Estero Salado, que es un brazo de mar saliente que pasa por el Golfo de Guayaquil hacia el Océano Pacífico. El canal de acceso al puerto tiene profundidades superiores a los 10,5 mts., lo que permite una navegación rápida y segura. Para el fácil acceso al canal existe un sistema de ayuda de navegación compuesta por un conjunto de balizas, boyas, enfiladas y faros ubicados a lo largo del canal.[16]

GRÁFICO 13.5
NODOS LOGÍSTICOS - PUERTO DE GUAYAQUIL

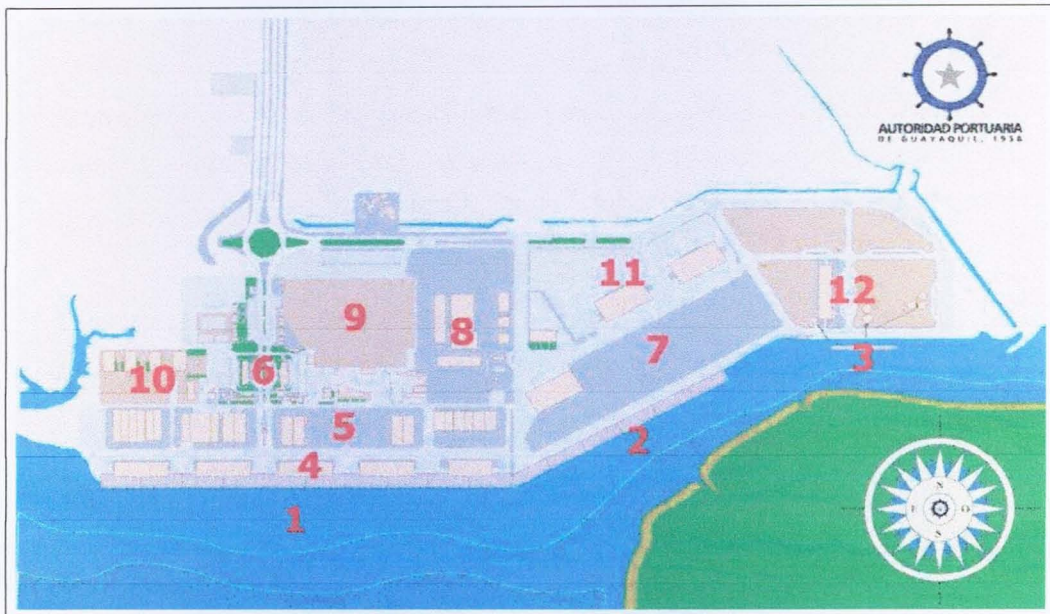


Fuente: Ministerio de Obras Públicas

La capacidad de infraestructura física que cuenta el puerto lograría desarrollar un sistema multimodal de transporte que permita una evolución de la ZAL. En las cercanías de la ciudad de Guayaquil y en especial al puerto (1), existen diferentes nodos logísticos de transporte como: el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo (2), la estación ferroviaria de Durán (3), y las rutas viales E40 (4,5,7), E25(5), y E483(6).

En la actualidad las facilidades que presta el puerto a los diferentes operadores portuarios de carga son:

GRÁFICO 13.6
 MAPA - PUERTO DE GUAYAQUIL



Fuente: Autoridad Portuaria de Guayaquil

1	Muelles Carga General	7	Zona de Contenedores
2	Terminal de Contenedores	8	Patio de Contenedores
3	Muelle Carga Granel	9	Almacenamiento de Contenedores
4	Zona de Bodegas 1	10	Bodegas Carga Peligrosa
5	Zona de Bodegas 2	11	Bodega Consolidación
6	Zona Administrativa	12	Bodegas Carga Granel

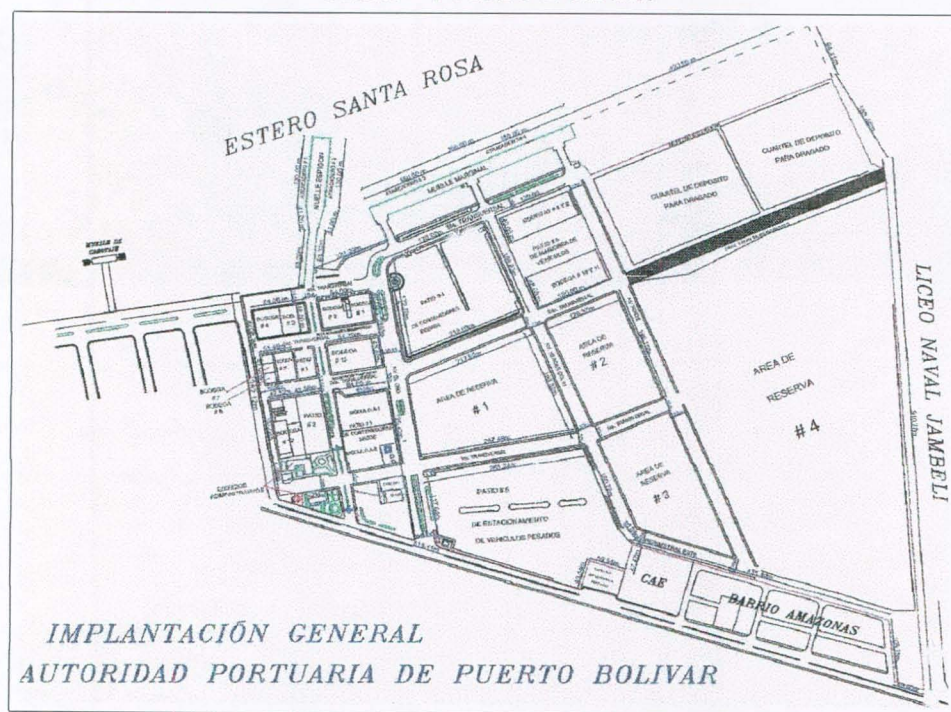
En marzo del 2007, la Autoridad Portuaria de Guayaquil resolvió la adjudicación en concesión del puerto por 20 años a la empresa filipina ICTSI, la que tomará el control operativo de las instalaciones del puerto.

El puerto tiene un gran potencial en el desarrollo de una ZAL, ya que cuenta con la infraestructura adecuada para hacerlo. Los futuros objetivos que se desarrollarán gracias a la concesión permitirán que el puerto gane una posición estratégica en la logística de la región; de la misma manera, su vorland se expandiría a zonas portuarias de la costa del pacífico. El diseño funcional de una ZAL en el puerto de Guayaquil estaría sujeta a criterios de la especialización portuaria, capacidad logística, y su grado de concentración espacial.

13.3.4. PUERTO BOLÍVAR

Puerto Bolívar se localiza en el sur del país y posee un canal natural formado por el estero Santa Rosa y la isla de Jambelí. La isla forma un rompeolas natural que permite el fácil acceso de los buques durante todo el año.

GRÁFICO 13.7
MAPA - PUERTO BOLÍVAR



Fuente: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

El puerto se especializa en la movilización de carga de productos agrícolas en especial la de Banano, ya que la mayor producción proviene de la Provincia del Oro sede del puerto; de la misma manera, también opera con cargas que tienen destino las provincias del sur del Ecuador y el norte del Perú.

La autoridad portuaria empezó un proceso de concesión en el 2002, pero por conflictos entre entidades gubernamentales el proceso se paralizó y hoy en día es el único puerto que resta definirse en el proceso de modernización de los principales puertos del Ecuador.

En la actualidad el puerto posee las siguientes facilidades:

Un muelle marginal con una longitud de 372 mts. y 10 mts. de calado para el atraque simultaneo de dos buques, tres bodegas cubiertas con un área de 12.768 m^2 , un galpón para paletizar banano, dos patios de almacenamiento con un área de 16.926 m^2 , un edificio administrativo y una dependencia aduanera. Además, en el canal se encuentran boyas luminosas que sirven para facilitar las maniobras de entrada y salida de las naves.

El diseño funcional de una ZAL que involucre a Puerto Bolívar estaría regida bajo criterios del servicio para el puerto, zona de integración y concentración espacial; ya que, el puerto tiene un hinterland que involucra diversas zonas fronterizas entre Ecuador y Perú.

GRÁFICO 13.8
NODOS LOGÍSTICOS - PUERTO BOLÍVAR



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

La infraestructura física con la que cuenta el puerto (1) para formar un sistema logístico de transporte y posteriormente desarrollar una ZAL, es la siguiente:

Cuenta con el Aeropuerto General Serrano ubicado en la ciudad de Machala y con las carreteras E25 (3), que une el puerto con la ciudad de Guayaquil, y E50 (4), que conecta al puerto con el sur del país y la frontera con Perú.

El desarrollo de una ZAL en Puerto Bolívar permitiría que toda la carga proveniente de esta zona, y en especial la producción de Banano, se dinamizara generando un desarrollo en las exportaciones del Ecuador. Sin embargo, un punto negativo en este proceso, sin lugar a duda, es el retraso en el proceso de concesión.

SECCIÓN 13.4

ORGANIZACIÓN Y CONTROL DE LA GESTIÓN PORTUARIA

La promoción y gestión portuaria de una ZAL requerirá la presencia del control comercial de la Autoridad Portuaria, así como de la presencia de entidades administrativas externas como municipios, consejos provinciales, y la iniciativa privada.

El planteo básico del funcionamiento económico y financiero de una ZAL está basado por la actuación de los tres protagonistas antes mencionados, los cuales planificarán proyectos que beneficien el desarrollo en la operación, promoción y gestión del centro logístico portuario. En este ámbito, los puertos ecuatorianos han realizado un primer paso en su modernización mediante la asignación de concesiones a inversores privados.

Un papel fundamental toma cada autoridad portuaria como ente de control y vigilancia sobre estas concesiones; de la misma manera, el gobierno mediante la aplicación de reglamentos jurídicos que permitan el desarrollo de las mismas.

A continuación realizamos un breve resumen de las condiciones actuales de la gestión administrativa de cada puerto ecuatoriano.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas controla la concesión del puerto, la cuál es operada por el Consorcio Puerto Nuevo Millenium S.A. El contrato de concesión tiene una validez de 25 años, a partir de agosto del 2004, y una inversión inicial de US\$ 20 millones. Las actividades que controla el Consorcio son las de operar, administrar, planificar, promocionar y desarrollar el uso del puerto. En el futuro se espera ampliar las zonas de bodegas y patios de contenedores, así como la construcción de un nuevo muelle.

TABLA 13.4

OPERADORES LOGÍSTICOS PORTUARIOS ESTABLECIDOS EN EL ECUADOR - 2005

Operador Logístico	Puerto			
	Esmeraldas	Manta	Guayaquil	Bolívar
Operadores Portuarios de Carga	8	9	38	35
Operadores Portuarios de Buque	6	5	9	9
Agencias Navieras	7	9	35	10
Líneas de Tráfico Regular	8	3	20	3
Empresas de Servicio Complementario	1	12	15	5

Fuente: Cámara Marítima del Ecuador

La Autoridad Portuaria de Manta luego de adjudicar la concesión, pasa hacer un ente controlador de las operaciones portuarias. El Consorcio portuario Hutchinson Port Holding, con sede en Hong Kong, se adjudicó este año la competencia de concesión del puerto. El objetivo de la concesión es desarrollar un Megapuerto de transferencia de carga que permita concentrar las diferentes cargas contenedorizadas provenientes de Asia.

Este proyecto logrará que el puerto se convierta en la puerta de entrada del corredor transoceánico *Pacífico-Atlántico* y punto de inicio de la ruta multimodal *Manta-Manaos*. El proyecto tiene una duración de 30 años con una inversión de US\$ 468 millones, aporte de la concesionaria, y US\$ 55 millones, aporte del gobierno nacional.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil desde junio próximo transferirá la competencia del Puerto de Guayaquil al Consorcio Filipino International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), empresa ganadora del proceso de concesión. La empresa filipina deberá cancelar un canon fijo de US\$ 8 millones anuales y pagará US\$ 10,43 por cada contenedor lleno que se movilice en el puerto.

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar es la entidad que controla todas las operaciones efectuadas en el puerto; ya que, por problemas de carácter institucional entre el Municipio de Machala y el Consejo Provincial del Oro, por ganar la competencia del puerto, el proceso de concesión se paralizó.

Una nueva realidad se aproxima para los puertos del Ecuador con las concesiones. Los puertos lograrán un mejor desarrollo en la gestión portuaria y alcanzarán un potencial frente a los demás competidores de la región.

Esta nueva etapa de los puertos logrará con mayor fuerza el desarrollo de las ZAL, cuya promoción y gestión estará administrada por la empresa concesionaria, la autoridad portuaria y el gobierno nacional.

SECCIÓN 13.5

IMPORTANCIA DEL DESARROLLO LOGÍSTICO

Los efectos creados por el desarrollar de una ZAL están directamente relacionados con la evolución en la gestión portuaria, el entorno urbano, el medio ambiente, y el entorno empresarial.

Para los puertos ecuatorianos disponer de una ZAL es importante, ya que permitirá un desarrollo portuario que logre atraer un mayor volumen de carga dentro de la región. Esto generaría que el flujo de rutas navieras sea más frecuente, logrando que la combinación ZAL - Puerto se desarrolle como un centro de distribución masivo de carga internacional.

Para el entorno urbano el efecto que lograría el desarrollo de una ZAL en los puertos del país, estaría en la atención que el gobierno preste sobre el mantenimiento de los sistemas de transporte; ya que, si un puerto además de tener una ZAL posee un centro de transferencia de cargas intermodal (Ferrocarril-Camión-Fluvial Marítimo) lograría una mayor ventaja competitiva, desde el punto de vista logístico, con los demás puertos de sudamérica.

Para el sector empresarial el efecto estaría en el valor agregado que se gana en las actividades que se realizan en la ZAL como puede ser la agrupación y desagrupación de cargas, el embalaje, la paletización, etiquetado, etc. Esta ganancia de valor agregado se concentra en el paso que realiza la carga entre el cambio de modo de marítimo a terrestre.

Por último, un efecto importante en el desarrollo de la ZAL es la evolución de sectores como el Transporte y la Logística, sectores que en la actualidad no posee la infraestructura ni la capacidad operativa para manejar la oferta potencial futura en el país. La ZAL lograría que un nuevo mercado en la prestación de servicios logísticos se origine, creando nuevas empresas que satisfagan las necesidades de los productores ecuatorianos.

PARTE

V

**CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES**

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las principales relaciones comerciales entre el Ecuador y el mundo se la realiza por medio del transporte marítimo; ya que, casi el 90 % de las exportaciones parte de algún miembro del sistema portuario ecuatoriano. El país se ha caracterizado en la producción de productos agrícolas, por tal motivo, los puertos se han especializado para el tratamiento de esta tipo de carga.

Los procesos de modernización de los puertos ecuatorianos se iniciaron en 1995, después una larga promulgación de la ley de modernización del estado. En la actualidad, salvo Puerto Bolívar, todos los principales puertos ecuatorianos ha sido concesionados a inversores privados. Esto ha permitido que el país gane un potencial desarrollo en el ámbito portuario; ya que se espera que las concesiones mejoren las infraestructuras portuarias, y que por otra parte el gobierno mejore las vías de acceso hacia los puertos.

La infraestructura vial existente en el Ecuador es amplia; sin embargo, la falta de mantenimiento y de una frecuente demanda ha hecho que se vaya deteriorando al pasar el tiempo. Las otras infraestructuras como la ferroviaria, aérea y fluvial han corrido la misma suerte que la infraestructura vial.

La logística es una materia muy nueva para el Ecuador, ya que no existe un sector propiamente especializado en el tema y que se encargue de los servicios logísticos requeridos por los exportadores. Una de las causas de este suceso es la falta de modernización de los puertos, ya que no existe una fuerte demanda de movilización de cargas adecuadas que logre desarrollar una oferta de servicios logísticos.

En la actualidad con las concesiones se espera que los puertos ecuatorianos desarrolle su potencial logístico aprovechando la ubicación privilegiada que tiene el Ecuador; ya que, al estar en la mitad del mundo los puertos servirán de zonas de concentración de cargas provenientes de los demás puertos a lo largo de toda américa.

El desarrollo de las concesiones logrará también que los recintos portuarios ganen espacios necesarios para desarrollar Zonas de Actividad Logística (ZAL) Portuaria. Esto permitirá que los puertos del Ecuador ganen mayor competitividad en relación con sus competidores en toda la costa del pacífico.

El desarrollo de las ZALs en el Ecuador involucrará algunos beneficios al país como mejorar el bienestar de la economía, crear nuevas fuentes de trabajo, mejorar los sectores productivos, crear nuevos productos con valor agregado, y sobre todo mejorar las cadenas logísticas de distribución internacional que tiene los productos ecuatorianos.

Para conseguir lo dicho anteriormente se debe aplicar un plan de acción sobre el desarrollo de las infraestructuras de los principales sistemas de transporte en el país, en especial aquellas que tiene relación con el acceso hacia los puertos. Este plan debe desarrollar carreteras que lleguen directamente hacia los recintos portuarios, mantener y crear terminales ferroviarias cerca de los puertos, acoplar y formar un sistema de aeropuertos que sean factores de ayuda para las diferentes cargas proveniente del transporte marítimo, y lograr que se aplique un sistema multimodal en el país.

Otro factor que también se debe tomar en cuenta es la formación y capacitación de los miembros de las diferentes organizaciones de administración y control; ya que, es común la escasez de recursos humanos y la falta de personal capacitado.

Por otro lado, es indispensable la renovación de flotas y equipos de transporte. Esto se debe realizar mediante la creación de nuevos programas de inversión en el sector. Estos programas deben tener niveles apropiados de accesibilidad para los miembros del sector; así como también, de tener un estricto control por parte de los organismos correspondientes.

Por último, para desarrollar la integración tanto nacional como internacional se debe tener un marco regulatorio común para todas las regiones. Este marco debe ser discutido y aceptado por todos los integrantes de la región; es decir, que primero se debe partir de la concepción de una plataforma normativa, comercial y operativa que permita la concreción de proyectos de integración física para el intercambio regional.

PARTE
VI
ANEXOS

ANEXO A

NORMATIVAS

ANEXO A.1

LEY GENERAL DE PUERTOS

Decreto Supremo 289, Registro Oficial 67 de 15 de Abril de 1976

Art. 1.- Todas las instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las actividades relacionadas con sus operaciones que realicen organismos, entidades y personas naturales o jurídicas se regirán por las disposiciones contenidas en esta Ley.

Art. 2.- Las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacionales se ejercerán a través de los siguientes Organismos:

- a. Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos;
- b. Dirección de la Marina Mercante y del Litoral;
- c. Entidades Portuarias.

Art. 3.- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, estará integrado por los siguientes miembros: el Ministro de Defensa Nacional, quien lo presidirá; el Comandante General de la Marina; los Ministros o Subsecretarios de Relaciones Exteriores, Obras Públicas, Finanzas, Industrias, Comercio e Integración; el Presidente o Director Técnico de la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica; el Jefe de la Primera Zona Naval y el Director de Desarrollo Marítimo de la Armada. El Director de la Marina Mercante y del Litoral formará parte del Consejo como Asesor con voz informativa pero sin voto.

En caso de empate, el voto del Presidente será dirimente.

En caso de ausencia o impedimento del Ministro de Defensa Nacional, presidirá el Consejo el Comandante General de la Marina.

En caso de ausencia de cualesquiera de los otros miembros titulares del Consejo, actuará a su nombre solamente quien lo estuviere subrogando en sus funciones.

Art. 4.- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos es el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno en materia naviera y portuaria y le corresponde, las siguientes atribuciones:

- a. Aprobar el Reglamento Tarifario de las entidades portuarias y los cambios o modificaciones que se pusieren a su consideración;
- b. Decidir sobre la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos, de acuerdo con los intereses nacionales, tomando en cuenta las zonas de influencia, la Política Nacional de Transporte y el Plan de Desarrollo.
- c. Autorizar el uso con propósitos comerciales, de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, por parte de personas naturales o jurídicas privadas o públicas.
- d. Conocer y aprobar la programación anual de actividades del Sistema Portuario Nacional, que deberá ser presentada por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral hasta el 31 de Diciembre de cada año.
- e. Disponer la realización de estudios y proyecciones sobre la influencia de las instalaciones portuarias en el Sistema Nacional de Transportes.
- f. Aprobar el Plan General de Inversiones del Sistema Portuario Nacional y presupuestos anuales de las entidades portuarias, los cuales serán puestos a su consideración por la Dirección de la Marina Mercante del Litoral, a más tardar el 31 de Diciembre del cada año.
- g. Conocer y dictaminar sobre el informe de Actividades del Sistema Portuario Nacional que será presentado por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral en el primer trimestre de cada año.
- h. Determinar la jurisdicción de las Entidades Portuarias;

- i. Presentar al Presidente de la República la propuesta en terna, de entre cuyos componentes será elegido el Vocal Presidente del Directorio de cada una de las Entidades Portuarias, por el Presidente de la República.
- j. Las demás que le confieran la Ley o los Reglamentos.

Art. 5.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral será la ejecutora de la política Naviera y Portuaria determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y, tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Informar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, con propósitos comerciales, por parte de personas naturales o jurídicas, privadas o públicas.
- b. Aprobar los Reglamentos de Servicios Portuarios, Manuales de Organización, y demás, que rijan con carácter uniforme, a todas las Entidades Portuarias.
- c. Estudiar las mejoras en los sistemas de organización, administración, operación, mantenimiento y contabilidad de los puertos comerciales. Las recomendaciones correspondientes, serán notificadas a las Entidades Portuarias;
- d. Realizar inspecciones periódicas a las Entidades Portuarias y formular las recomendaciones del caso;
- e. Aprobar los Orgánicos de Personal de las Entidades Portuarias, que serán puestos en su consideración hasta el 30 de Noviembre de cada año;
- f. Supervisar el cumplimiento de la programación anual de actividades aprobadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes;
- g. Fiscalizar el uso de todos los puertos o instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales o jurídicas, privadas o públicas;
- h. Promover la capacitación, calificación y entrenamiento, en el país o en el extranjero, del Personal Portuario que se estime conveniente y ventajoso para el desarrollo de las actividades portuarias;

- i. Resolver en tercera y última instancia las reclamaciones de los usuarios de los puertos, en todo lo concerniente a los servicios respectivos cuando tales reclamaciones no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias;
- j. Conocer y estudiar las estadísticas mensuales de operación y rendimiento, los balances anuales y otros documentos que obligatoriamente presentarán a su consideración, las respectivas Entidades Portuarias;
- k. Asesorar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos en materia portuaria en general;
- l. Velar por el principio de autoridad, responsabilidad y disciplina de los puertos nacionales con un criterio básico de unidad y coherencia;
- m. Otorgar los títulos y matrículas para el Personal Marítimo que labora en los puertos nacionales; y,
- n. Actuar como Coordinador de las Entidades Portuarias y promover el intercambio de informaciones y la cooperación administrativa y técnica.

Art. 6.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral contará en su Organización con el Departamento Nacional de Puertos que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las actividades portuarias en materia administrativa, operativa, de explotación, construcción y mejoramiento de los puertos comerciales ecuatorianos, y, los órganos técnicos administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de su misión.

Art. 7.- Las Entidades Portuarias en cuanto a su organización y administración se regirán por las disposiciones contenidas en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional.

Art. 8.- Los servicios y actividades a cargo de los Organismos determinados en el Artículo 2, literal a) y b) de esta Ley, se financiarán con las siguientes contribuciones:

- a. Con el 2% (dos por ciento) de los ingresos totales, de las Entidades Portuarias, provenientes del cobro de tasas a la mercadería y a la nave, de tasas específicas y especiales.
- b. Con el 5% (cinco por ciento) de los ingresos totales, provenientes del cobro de tasas a la mercadería y a la nave o de cualquier otro ingreso proveniente del

uso de las instalaciones portuarias, que percibieren las personas naturales o jurídicas, privadas o públicas autorizadas para operar puertos o instalaciones marítimas con fines comerciales; Estos fondos serán recaudados y administrados por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral con sujeción a las Leyes y Reglamentos que la rigen. Art. 9.- Para la aplicación de esta Ley se consideran Entidades Portuarias, tanto las actuales Autoridades Portuarias, como las Organizaciones que hubiere conformado o se conformaren en el futuro para la administración de los puertos.

Art. Final.- Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley y en especial la Ley General de Puertos expedida mediante Decreto No. 545 del 30 de Septiembre de 1970, publicado en Registro Oficial No. 75 de Octubre 6 de 1970 y sus reformas contenidas en los Decretos Nos. 1525 y 166, de Octubre 14 de 1971 y de Febrero 12 de 1974, publicados en los Registro Oficiales No. 336 y 496 del 22 de Octubre de 1971 y 18 de Febrero de 1974, respectivamente.

ANEXO A.2

LEY DE RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PORTUARIO NACIONAL

Decreto Supremo 290, Registro Oficial 67 de 15 de Abril de 1976

CAPITULO I

AUTORIDADES PORTUARIAS

Constitución, Jurisdicción y Objetivos

Art. 1.- Los puertos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento como Autoridades Portuarias, organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos, de la presente Ley, y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa.

Art. 2.- Las Autoridades Portuarias ejercerán su jurisdicción exclusivamente sobre las zonas portuarias que se hubieren determinado mediante Ley; correspondiendo al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos delimitar el área de dicha jurisdicción.

Art. 3.- Son fines específicos de las Autoridades Portuarias, dentro de sus respectivas jurisdicciones, planear, construir, mejorar, financiar, administrar y man-

tener los terminales marítimos y fluviales a su cargo; sujetándose en cada caso, a las limitaciones de la Ley;

Las Autoridades Portuarias están prohibidas de dedicar su actividad a otros fines que los establecidos en esta Ley.

CAPITULO II BIENES, RECURSOS Y PRESUPUESTOS

Art. 4.- Son bienes y recursos de las Autoridades Portuarias, los siguientes:

- a. Los inmuebles, con todas sus instalaciones y los bienes muebles, enseres e implementos que actualmente pertenecen a dichas entidades, y los que fueren adquiridos en el futuro para el cumplimiento de sus fines.
- b. Las rentas que les fueren asignadas mediante Leyes Especiales, y los recursos que en su favor constaren en el Presupuesto General del Estado, así como las subvenciones que se les otorgue.
- c. Los ingresos provenientes de sus servicios, ya sea por concepto de muellaje, uso de puertos, multas, recargos, asistencia técnica, falso muellaje, uso de fondeaderos, etc.
- d. Las rentas patrimoniales y las provenientes del arrendamiento de sus bienes, así como los recursos de empréstitos internos o externos; y, los ingresos provenientes de las donaciones y cualquiera otra renta que se asignare en su beneficio.

Los ingresos anteriores no podrán distraerse de los fines específicos para los que han sido creados.

Art. 5.- El Directorio de cada Autoridad Portuaria entregará hasta el 30 de noviembre de cada año el Programa General de Inversiones y la Proforma Presupuestaria por Programas a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, para la aprobación por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

CAPITULO III ADMINISTRACIÓN Y FUNCIONES

Art. 6.- Las atribuciones de las Autoridades Portuarias, en sus respectivas jurisdicciones son las siguientes:

- a. Utilizar y asignar el uso de los servicios y de las facilidades de los puertos.
- b. Coordinar y regular las operaciones de dichos servicios y facilidades.
- c. Establecer el régimen administrativo y de control del servicio portuario.
- d. Aplicar las leyes portuarias y reglamentos referentes al uso de los servicios y facilidades. Los manuales y reglamentos correspondientes, serán aprobados de conformidad con lo que dispone al respecto la Ley General de Puertos.
- e. Recaudar las tasas relativas a los servicios que presten de conformidad con el Reglamento tarifario y someter a consideración del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, las reformas que fueren necesarias.

Art. 7.- Las Autoridades Portuarias estarán a cargo de un Directorio integrado por los siguientes miembros:

- a. Un vocal designado por el Presidente de la República, de entre los componentes de la propuesta en terna formulada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, conforme al literal i) del Art. 4 de la Ley General de Puertos;
- b. El Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, quien subrogará al Presidente en caso de ausencia;
- c. Un vocal designado por el Ministerio de Finanzas, con su respectivo suplente;
- d. Un vocal designado por el Ministro de Industrias, Comercio e Integración, con su respectivo suplente;
- e. Un vocal designado por el Ministro de Obras Públicas, con su respectivo suplente;
- f. Dos vocales representantes por parte de los usuarios, con sus respectivos suplentes. Para el caso del Puerto de Manta los representantes de los usuarios serán:
 - a) Un representante de las cámaras de la producción, con su respectivo suplente; y,
 - b) Un representante de la Asociación Nacional de Atuneros del Ecuador con su respectivo suplente.

Los vocales determinados en los literales a), c), d), y e) son de libre nombramiento y remoción debiendo permanecer por lo menos un año, en sus funciones por un tiempo no mayor de dos años, pudiendo ser reelegidos por un período igual. Los vocales determinados en el literal f) serán designados cada año, de conformidad con el Reglamento que para el efecto expedirá el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

El Directorio de cada Autoridad Portuaria sesionará con la presencia de por lo menos cuatro de sus miembros y sus resoluciones requerirán la mayoría de votos de los concurrentes.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 40, publicada en Registro Oficial 206 de 2 de Diciembre de 1997.

Art. 8.- Son funciones del Directorio de las Autoridades Portuarias las siguientes:

- a. Presentar anualmente o cuando fuere requerido, un informe a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, de las actividades realizadas en el ejercicio económico inmediatamente anterior.
- b. Elaborar la terna para la designación del Gerente de la Entidad, por parte de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.
- c. Designar a los Jefes Departamentales, de entre los candidatos sugeridos, por el Gerente.
- d. Conocer y aprobar los Estados Financieros, balances, y otros informes de la Entidad, que obligatoriamente deberá presentar el Gerente, dentro del primer trimestre de cada año.
- e. Aprobar los Reglamentos de Servicios Portuarios, así como los manuales de organización, orgánicos de personal y demás reglamentos pertinentes, todo ello tomando como base los anteproyectos presentados por el Gerente; y formular los reglamentos de aplicación uniforme a todas las Entidades Portuarias, a ser puestas en consideración de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.
- f. Autorizar al Gerente la celebración de contratos, inversiones, adquisiciones, estudios y otros actos necesarios para el cumplimiento de los fines de la Entidad, cuyo monto requiere del Concurso de Ofertas, sujetándose a la Ley de Licitaciones y al Presupuesto aprobado.

- g. Resolver en segunda instancia las reclamaciones de los usuarios, en todo lo concerniente a servicios portuarios.
- h. Las demás determinadas en la Ley General de Puertos y en los estatutos respectivos.

Art. 9.- El Directorio deberá reunirse obligatoriamente por lo menos dos veces al mes, y en forma extraordinaria cuando el Presidente lo convoque. El Gerente concurrirá obligatoriamente a las reuniones del Directorio con voz informativa y sin voto y actuará como Secretario.

Art. 10.- No podrán ser Miembros del Directorio, aquéllas personas que tengan relación comercial directa o indirecta con las respectivas Entidades, excepto las de usuario; o que fueren deudores de las mismas o del Fisco, o que sean parientes por consanguinidad hasta el tercer grado y/o por afinidad hasta el segundo grado, con el Gerente o con otros miembros del Directorio.

Art. 11.- Los miembros del Directorio de las Autoridades Portuarias son responsables tanto en lo civil como en lo penal, en forma personal y solidaria, por todos los actos o resoluciones que con violación a la Ley o Reglamentos, perjudicaren a los intereses de la Entidad y que hubieren sido tomados con su voto. De manera especial responden por las decisiones que contravinieren a la política Portuaria y las resoluciones emanadas de las autoridades superiores.

En iguales responsabilidades incurrirán el Gerente y los funcionarios de la Entidad por su participación en tales actos.

Art. 12.- El Gerente de las Autoridades Portuarias es el principal ejecutivo de la Entidad, y será su representante legal.

Para ser designado Gerente, deberá acreditar experiencia administrativa y ejecutiva y en lo posible, conocimientos en materia portuaria.

No podrá ser Gerente de las Autoridades Portuarias, aquéllas personas que tengan relación comercial directa o indirecta con la respectiva institución, o que fueren deudores de las mismas, o del Fisco, o que sean parientes por consanguinidad hasta el tercer grado o por afinidad hasta el segundo grado, con cualquiera de los Directores de la respectiva Entidad Portuaria.

Art. 13.- Son funciones y atribuciones del Gerente, dentro de su respectiva jurisdicción, las siguientes:

- a. Dirigir la administración y operación de la Entidad de acuerdo a las Leyes y Reglamentos.

- b. Elaborar los proyectos de mejoramiento y desarrollo de los respectivos puestos para someterlos a aprobación del Directorio;
- c. Elaborar los proyectos de presupuestos y orgánicos funcionales de la Entidad Portuaria para someterlos a estudio y aprobación del Directorio;
- d. Poner en ejecución los acuerdos y resoluciones de los Directorios correspondientes.
- e. Celebrar contratos, inversiones, adquisiciones, estudios y otros actos necesarios para el cumplimiento de los fines de la Entidad, cuyo monto no requiera de Concurso de Ofertas o que han sido autorizados por el Directorio en sujeción a la Ley de Licitaciones, y al presupuesto aprobado. Sin embargo, el Gerente deberá informar al Directorio, sobre cualquier contrato, inversión, adquisición, etc., que haya realizado cuyo monto sea mayor de S/ 200.000 (Doscientos mil 00/100 Suces).
- f. Presentar al Directorio, trimestralmente, un informe de sus actividades, conjuntamente con los balances y los estados desglosados con códigos de cuentas del ejercicio anual anterior.
- g. Responder ante el Directorio, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales previstas en las leyes, por la ejecución de todos los actos, acuerdos y decisiones que fueren de su incumbencia.
- h. Nombrar, contratar y remover al personal de la Autoridad Portuaria correspondiente, con sometimiento al Orgánico de Personal aprobado y al Reglamento de Carrera Profesional para Funcionarios y Empleados de las Autoridades Portuarias.
- i. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en la presente Ley y en las demás Leyes, Ordenanzas y Reglamentos relacionados con las funciones a su cargo, o con los fines y objetivos de la Institución.
- j. Ejecutar los planes y programas relacionados con la Política Portuaria Nacional y en lo que corresponda a la Entidad a su cargo.
- k. Elaborar los proyectos de Reglamentos, tarifas o modificaciones, programas de acción y de inversiones, asignación de fondos presupuestarios para tales

programas, proformas de orgánicos de personal y cualquier otra mejora en la organización y administración, que estimare conveniente para la buena marcha de la institución.

- l. Poner en conocimiento del Presidente del Directorio, la agenda para las sesiones de este Organismo y preparar la documentación requerida para las mismas.
- m. Conocer en primera instancia, las reclamaciones de los usuarios en todo lo que concierne a la prestación de servicios.
- n. Todas las demás obligaciones y atribuciones contempladas en las Leyes y Reglamentos pertinentes.

CAPITULO IV

SUPERINTENDENCIAS Y ADMINISTRACIONES PORTUARIAS

Art. 14.- Los puertos marítimos y fluviales que por sus condiciones geo - políticas y geo - estratégicas o porque manejen carga calificada, sean considerados como puertos especiales, serán administrados, mantenidos y operados directamente por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, y se elegirán por sus Leyes Especiales de Creación, por la presente Ley en lo que fuere aplicable o por la Reglamentación respectiva que será expedida por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 15.- Los puertos marítimos y fluviales existentes y los que se establecieren en el futuro, cuyas características no justifiquen la conformación de Autoridades Portuarias, serán administrados, mantenidos y operados directamente por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, a través de Administraciones Portuarias y se regirán por las disposiciones de la presente Ley en lo que fuere aplicable, y por el Reglamento respectivo que será expedido por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

CAPITULO V

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 16.- Las Autoridades Portuarias pondrán en conocimiento de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, las características de las construcciones y actividades a realizarse dentro del área terrestre portuaria y dentro de la zona

marítima o fluvial a ellas asignada, para que no se obste con tales construcciones o actividades la libre navegación en los ríos o canales.

Art. 17.- Las Autoridades Portuarias, previa resolución del Ministerio de Finanzas, gozarán de liberación de impuestos aduaneros a la importación de materiales, equipos e implementos que se requieren para los servicios portuarios a su cargo, siempre que no exista producción nacional suficiente. También estarán exonerados de impuestos fiscales, municipales o de cualquier otra clase que graven su patrimonio, sus bienes o sus rentas.

Art. 18.- Las Entidades Portuarias no podrán exonerar ni rebajar a persona natural o jurídica, pública o privada, del pago de las tasas por los servicios portuarios o utilización de sus facilidades, a excepción de los casos establecidos en el respectivo Reglamento Tarifario. Si no se efectúa el cobro de algún servicio, el funcionario que hubiere autorizado tal exoneración o rebaja, o los miembros del Directorio que hubieren aprobado con su voto la exoneración o rebaja, responderán pecuniariamente por ellas, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales a que este hecho diere lugar.

Art. 19.- Los pagos por concepto de tasas portuarias, serán hechos solo al contado y ningún funcionario de las Entidades Portuarias podrá autorizar el zarpe de las naves o el retiro de la mercadería sin el cumplimiento de este requisito, por parte de los propietarios o armadores, sean estas personas naturales o jurídicas, públicas o privadas.

Art. 20.- Si las Cámaras de la Producción no hubieren designado sus representantes ante el Directorio de las Entidades Portuarias, luego de transcurridos treinta días del plazo estipulado en el Art. 7, lo hará la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. Final.- Deróganse las disposiciones que se opongan a la presente Ley y en especial la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional expedido mediante Decreto No. 1043 del 28 de Diciembre de 1970 y publicados en el Registro Oficial No. 147 del 22 de Enero

ANEXO A.3

LEY DE FACILITACIÓN DE LAS EXPORTACIONES Y DEL
TRANSPORTE ACUÁTICO

Ley 147, Registro Oficial 901 de 25 de Marzo de 1992.

CAPITULO I
De la Regulación y Control

Art. 1.- Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán a la exportación de todo tipo de productos bienes y servicios. Sin embargo, en lo que se refiere a los hidrocarburos, se estará a lo dispuesto en la legislación especial y a las pertinentes disposiciones del Capítulo II de esta Ley.

Art. 2.- Elimínase las patentes de exportación para todo tipo de productos así como los impuestos a la exportación de toda mercancía, con excepción de los Hidrocarburos, y se elimina cualquier otro requisito especial para exportar y, en consecuencia, los únicos requisitos y trámites que se observarán son los que se determinan en la presente Ley.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 73, publicada en Registro Oficial Suplemento 574 de 23 de Noviembre de 1994.

Art. 3.- Todo trámite documentario de exportación se realizará en el Banco Central del Ecuador, a través del Sistema de Ventanilla Única de Exportaciones.

Art. 4.- El Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca y el Banco Central del Ecuador diseñarán el formulario como único documento interno, el cual contemplará:

- a. El compromiso de venta por parte del exportador, de las divisas correspondientes al valor FOB de la exportación; y,
- b. El procedimiento aduanero.

Nota: Nuevo texto dado por Ley 54, publicada en Registro Oficial Suplemento 461 de 14 de Junio de 1994.

Nota: Artículo reformado por Art. 28 de la Ley No. 12, publicada en Registro Oficial Suplemento 82, de 9 de Junio de 1997.

Art. 5.- Para la validez del Formulario Único de Exportación se requiere:

- a. Registro Único de Contribuyentes (RUC), Cédula de Ciudadanía, Código de Catastro, según se trate de exportadores habituales, ocasionales u órganos del sector público, en su orden;
- b. Factura Comercial; y,
- c. Visto Bueno de la Ventanilla Única de Exportación.

Art. 6.- La Administración de Aduanas realizará el aforo de la mercadería, certificará y registrará en el Formulario Único de Exportación los datos correspondientes.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 73, publicada en Registro Oficial Suplemento 574 de 23 de Noviembre de 1994.

Art. 7.- Establécese un acto único de aforo para el embarque y salida de la mercadería al exterior, durante el cual, el exportador presentará:

- a. Formulario Único de Exportación;
- b. Copia de la Factura Comercial; y,
- c. Documento de embarque emitido por el transportista.

Art. 8.- Si las cantidades o valores consignados en el Acto Único de Aforo fueren diferentes a los señalados en el Formulario Único de Exportación se hará la reliquidación correspondiente en el mismo formulario.

Art. 9.- La Administración de Aduanas está obligada a remitir al Banco Central del Ecuador y al Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, el primer día hábil de cada semana, copia de los formularios únicos de Exportación liquidados en la semana inmediata anterior y de los correspondientes documentos de embarque.

Nota: Artículo reformado por Art. 28 de la Ley No. 12, publicada en Registro Oficial Suplemento 82, de 9 de Junio de 1997.

Art. 10.- Todos los productos son exportables, excepto:

- a. Los que hayan sido declarados parte del patrimonio nacional de valor artístico, cultural, arqueológico o histórico; y,
- b. Flora y Fauna silvestres en proceso de extinción y sus productos, salvo los que se realicen con fines científicos, educativos y de intercambio internacional con instituciones científicas, conforme al Convenio CITES.

Solo podrán establecerse cuotas o restricciones a las exportaciones para dar cumplimiento a convenios internacionales.

Nota: Nuevo texto dado por Ley 54, publicada en Registro Oficial Suplemento 461 de 14 de Junio de 1994.

Nota: Literal b) reformado por Decreto Ley Emergencia No. 7, publicada en Registro Oficial 504 de 15 de Agosto de 1994, que reforma a Ley No. 54.

Art. 11.- En los casos previstos en el Art. 10, el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, previa coordinación con el Ministerio del ramo, expedirá las normas o registros necesarios para precautelar los compromisos del Estado en convenios internacionales y las nóminas de productos sujetos a restricciones.

Nota: Artículo reformado por Art. 28 de la Ley No. 12, publicada en Registro Oficial Suplemento 82, de 9 de Junio de 1997.

Art. 12.- Se impulsarán las exportaciones a través de operaciones de financiamiento de corto, mediano y largo plazos que beneficien al exportador. El Ministerio de Finanzas, el Banco Central del Ecuador y la Corporación Financiera Nacional, utilizarán los mecanismos de captación interna y externa de que disponen para financiar las operaciones de crédito a la exportación.

CAPITULO II Del Transporte Acuático

Art. 13.- En el transporte acuático internacional desde y hacia el Ecuador, se cumplirá el principio de reciprocidad efectiva y se atenderá a lo establecido en las convenciones de transporte por agua de las que el Ecuador sea parte.

Art. 14.- Entiéndese por reciprocidad efectiva el acceso que naves extranjeras tienen para el transporte de la carga de importación y exportación que el Ecuador genera, en las mismas condiciones de acceso que se conceda a naves de bandera ecuatoriana o a naves fletadas u operadas por las compañías navieras nacionales, por parte del respectivo país extranjero.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos podrán establecer transitoriamente restricciones contra empresas o buques de bandera de terceros países, cuando los países de contraparte las impongan a las naves de propiedad, fletadas u operadas por empresas navieras ecuatorianas. En todo caso, no se afectará la libre competencia en el transporte marítimo de exportación.

Art. 15.- La reserva de carga para hidrocarburos, salvo el principio de reciprocidad antes indicado y los convenios para el transporte acuático, será total y se asignará exclusivamente a empresas navieras nacionales, estatales o mixtas, en las cuales el Estado tenga una participación de por lo menos el 51 % del capital social.

Art. 16.- Se reserva exclusivamente para naves de bandera ecuatoriana el transporte acuático interno de pasajeros, carga y valijas postales.

Se considerarán naves de bandera ecuatoriana, las que sean adquiridas con pago de contado, las que hayan sido adquiridas por el sistema de arrendamiento mercantil ("leasing"), y las que sean fletadas de acuerdo a la ley vigente, tanto en el tráfico internacional como en el nacional y, que estén registrados en la Marina Mercante, de acuerdo a las Leyes Ecuatorianas.

Nota: Inciso 2o. agregado por Ley No. 73, publicada en Registro Oficial Suplemento 574 de 23 de Noviembre de 1994.

Art. 17.- Se establece la libertad de tráfico para los armadores o empresas navieras nacionales que operen en los tráficos de cabotaje e internacional de carga o pasajeros, los que podrán utilizar naves de bandera extranjera bajo cualquier sistema de arrendamiento o fletamento, de acuerdo a los requerimientos de sus respectivos tráficos.

Art. 18.- Los armadores o empresas navieras nacionales de tráfico internacional pueden celebrar con empresas navieras extranjeras, convenios de distribución de carga de importación o exportación, de división de utilidades o de otra naturaleza, con el fin de ampliar, integrar o racionalizar los servicios. Dichos acuerdos deben ser registrados en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 19.- La Dirección General de Aduanas y la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral serán los organismos encargados de ejecutar las restricciones, exclusiones de tráfico, reservas de carga y otras medidas que disponga el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en contra de buques de bandera extranjera pertenecientes a países que apliquen normas restrictivas o discriminatorias a las naves de propiedad, fletadas u operadas por armadores o empresas navieras ecuatorianas.

Art. 20.- Las empresas navieras que operen en el transporte de carga de importación o exportación, tienen la obligación de registrar previamente en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral sus tarifas de fletes e informar sobre los contratos de fletamento, arrendamiento o convenios bajo los cuales operen.

Art. 21.- El importador o exportador que no diere cumplimiento a las disposiciones sobre el transporte de carga reservada será sancionada con multa de hasta el 50 % del valor del flete, que la aplicará la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral previa notificación al afectado, quien podrá apelar al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Art. 22.- Los armadores y empresas navieras nacionales y extranjeras que cobren fletes diferentes a los registrados en la Dirección General de la Marina

Mercante y del Litoral, serán sancionados con multas de hasta el 50 % del valor del flete, cuyas condiciones las establecerá el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Art. 23.- Cuando por efectos de esta Ley sea aplicable la reserva de carga en el transporte acuático de mercancías, se podrá solicitar su liberación a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, en los casos que se prevean en el Reglamento. Dicha solicitud deberá ser resuelta en el término de setenta y dos horas; de lo contrario, se entenderá que la decisión es favorable al solicitante.

Art. 24.- La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral tendrá jurisdicción coactiva y competencia para aplicar las multas y sanciones que se establecen en el presente Capítulo.

Para el cálculo de las multas se tomará como base los fletes vigentes a la fecha de la infracción.

Los valores que se recauden por la aplicación de las multas establecidas en este Capítulo se destinarán a la Armada Nacional.

Art. 25.- Las empresas navieras a sus agentes enviarán a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral copias de los manifiestos de carga de cada nave que arribe a puerto ecuatoriano o zarpe de el.

Art. 26.- Establécese el sistema de consulta entre armadores y usuarios, el mismo que será regulado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y de Puertos.

Art. 27.- Deróganse el Decreto Supremo No. 3667 de julio 26 de 1979, que contiene la Ley de Reserva de Carga, publicado en el Registro Oficial No. 889 de agosto 6 del mismo año, así como las demás disposiciones legales que se opongan a la presente Ley, excepto los Acuerdos Internacionales números 731, publicado en el Registro Oficial 585 de 16 de diciembre de 1986 y, 122 publicado en el Registro Oficial 627 de febrero 17 de 1987.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.- El Banco Central del Ecuador, en el plazo de sesenta días establecerá la Ventanilla Única de Exportación e Implementará el Formulario Único de Exportación, conforme a lo establecido en la presente Ley.

ANEXO A.4

LEY DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Decreto Supremo 98, Registro Oficial 406 de 1 de Febrero de 1972. **Art. 1.-** Las funciones de orientación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua, se ejercerá a través de los siguientes organismos:

- a. Ministerio de Defensa Nacional,
- b. Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos,
- c. Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y el Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial.

Art. 2.- Son funciones y atribuciones del Ministerio de Defensa Nacional:

- a. Las especificadas en el Código de Policía Marítima en lo relacionado a las actividades del transporte por agua,
- b. Designar al Jefe y más funcionarios del Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial,
- c. Designar la lista presentada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, a los representantes del país ante los organismos y foros internacionales reunidos para asuntos relacionados con el transporte por agua,
- d. Las demás que le confieran la Ley y los Reglamentos.

Art. 3.- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos que tiene como funciones generales las de orientar, establecer y coordinar la política naviera nacional, es el más alto organismo de asesoramiento al Gobierno en esta materia y tendrá como propósitos fundamentales, dentro de la política de Transporte Marítimo y Fluvial del país los siguientes:

- a. Promover el desarrollo y estimular el mantenimiento de una Marina Mercante compuesta de barcos modernos, seguros y adecuados, construídos en lo posible en el país, cuya propiedad pertenezca en su mayoría a capitales ecuatorianos, con tripulaciones ecuatorianas y operados bajo bandera nacional;
- b. Asegurar el establecimiento de servicios eficientes en las rutas esenciales para mantener en cualquier época el flujo de comercio transportado por agua;

- c. Coordinar el transporte marítimo con los demás medios de transporte interno y externo;
- d. Fijar la política portuaria adecuada para satisfacer las necesidades actuales y futuras del comercio por la vía marítima y fluvial;
- e. Regular la navegación marítima y fluvial ecuatoriana de acuerdo con lo estipulado en la presente Ley y demás Reglamentos;
- f. Dotar a la Marina Mercante del Ecuador de la capacidad necesaria para transportar la totalidad del comercio de cabotaje y una parte sustancial del comercio exterior del país;
- g. Estimular la fijación y mantención de tarifas justas y razonables de fletes y servicios, basados en costos reales y en rendimientos eficientes;
- h. Eliminar la discriminación injusta, preferencias o ventajas indebidas y prácticas desleales o destructivas de competencia;
- i. Tutelar la formación y preparación de Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante Nacional, así como también de todo el personal que trabaja en las actividades marítimas y portuarias;
- j. Desarrollar y controlar la seguridad y eficiencia de las vías navegables;
- k. Fomentar la industria naval y desarrollar las actividades complementarias del transporte por agua;
- l. Adoptar las medidas para que el sistema de transporte marítimo y sus actividades complementarias contemplen los requerimientos de la defensa nacional;
- m. Adecuar a los objetivos ya señalados los servicios de seguros, abastecimientos y demás auxiliares del comercio marítimo y fluvial; y, n) Armonizar los objetivos indicados con las necesidades que demanden el transporte por agua para la integración latinoamericana.

Art. 4.- Para el cumplimiento de los propósitos señalados en el artículo anterior, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin perjuicio de las que le corresponden como organismo asesor, de acuerdo a lo señalado en el Art. 3 precedente y por otras Leyes:

- a. Proponer al Gobierno las medidas que deben tomarse para asegurar la ejecución y cumplimiento de la política naviera nacional;
- b. Asesorar obligatoriamente al Gobierno, Ministerios, Dependencias y Bancos Oficiales en todo lo concerniente a las actividades reguladas por la presente Ley;
- c. Estudiar y proponer al Gobierno las Leyes, Regulaciones y Normas para el fomento del transporte por agua, explotación de puertos y desarrollo de la industria naviera;
- d. Establecer las políticas que en relación a la Marina Mercante deben ser tratadas por los representantes nacionales en los organismos y foros internacionales que se reúnan para el efecto, especialmente en los que se consideren convenios o tratados que puedan afectar nuestros intereses sobre transporte por agua;
- e. Aprobar la afiliación o desafiliación de unidades de la Marina Mercante Nacional a conferencias de navegación, de acuerdo a la conveniencia de los intereses nacionales;
- f. Dictaminar en los casos en que se promueva la formación, disolución parcial o total de empresas navieras o complementarias al transporte comercial, perteneciente al Estado o en las que este participe en forma directa o por intermedio de alguna de sus entidades financieras;
- g. Intervenir, de acuerdo a las Leyes pertinentes y sus respectivos Reglamentos en los casos en que se soliciten créditos y facilidades del Estado para la adquisición de buques mercantes y elementos para los mismos, así como para construcciones o reparaciones navales y creación o ampliación de industrias afines;
- h. Intervenir, de acuerdo a las Leyes pertinentes y sus respectivos Reglamentos en las cuestiones relativas al régimen fiscal aplicable a los buques mercantes de bandera ecuatoriana, en el orden nacional e internacional;
- i. Emitir dictamen sobre los presupuestos anuales y sus reformas, previamente analizadas por el Ministerio de Finanzas en coordinación con la Dirección de

la Marina Mercante y del Litoral, que someterán obligatoriamente a consideración, las Empresas Estatales dedicadas a las actividades navieras o aquéllas en que el Estado haya participado en el capital de la Empresa;

- j. Proponer al Gobierno, periódicamente los porcentajes de carga del comercio de importación o exportación que deberá transportarse en buques de bandera nacional, de acuerdo a la Ley de Reserva de Carga y sus Reglamentos;
- k. Regular y extender la reserva de carga de acuerdo a lo establecido en la Ley y sus Reglamentos;
- l. Requerir de las personas o entidades públicas y privadas, todas las informaciones que se consideren necesarias para el cumplimiento de sus funciones y atribuciones;
- m. Impulsar los estudios de los problemas de transporte marítimo con la participación de armadores o usuarios cuando fuere necesario;
- n. Resolver en última instancia las reclamaciones por vía administrativa que se presente, derivadas de los servicios prestados al tráfico fluvial o marítimo, interno o externo; y,
- ñ. Las demás que le confieran la Ley y sus Reglamentos.

Art. 5.- A más de las funciones y atribuciones determinadas en el Art. 4, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, deberá intervenir en forma general en todos los aspectos relacionados con los propósitos fundamentales establecidos en el art. 3.

Art. 6.- La sede del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, estará en Guayaquil, sin perjuicio de que puedan efectuarse reuniones válidas en otras ciudades de la República, cuando así lo solicite, con 24 horas de anticipación a lo menos, el Presidente del Consejo.

El Consejo deberá reunirse por lo menos una vez al mes y en todo caso de acuerdo con el Reglamento respectivo, el que deberá establecer además el quórum necesario con el número de sus Miembros para la validez de sus reuniones.

Art. 7.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral como ejecutora de la política de transporte por agua determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a. Asesorar técnicamente al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos en materia de transporte por agua en general, sea por iniciativa propia o por requerimientos del Consejo;
- b. Dar el asesoramiento técnico requerido por el Gobierno, sus Ministerios, dependencias y bancos oficiales, Empresas Estatales o semi - estatales, en todo lo concerniente a su función específica;
- c. Velar y tomar acción para la aplicación de las normas internacionales o tratados de lo que el Ecuador sea signatario y recomendar la adhesión del país a los que fueren convenientes para la seguridad y desarrollo de las actividades marítimas; Autorizar la matrícula de buques bajo bandera nacional o disponer el cese de bandera.
- d. Autorizar la contratación de Oficiales y Tripulantes extranjeros, en buques nacionales, en el caso de naves cuyo manejo requiera de funciones especializadas y se carezca de personal ecuatoriano idóneo disponible y no obstante de lo que al respecto establece el Código de Policía Marítima;
- e. Determinar los tráficos internos y al exterior, de las líneas de navegación de los buques nacionales de propiedad del Estado o particulares, los sistemas de medidas, la frecuencia del servicio y los ajustes de tráfico marítimo y fluvial en coordinación con los otros servicios de transporte nacionales;
- f. Autorizar transportes entre puertos extranjeros a realizarse por buques de bandera nacional;
- g. Conceder la autorización de viajes extraordinarios para puertos nacionales o extranjeros;
- h. Determinar las normas de clasificación, arqueo y avalúo o tasación de las unidades de la Marina Mercante Nacional;
- i. Autorizar el desguace de buques o embarcaciones y de otros elementos flotantes, cumpliendo las disposiciones legales y reglamentarias;
- j. Controlar la homologación de las tarifas de fletes de los buques que sirven en el tráfico marítimo internacional;

- k. Establecer los sistemas tarifarios que deban regir para el transporte fluvial y los servicios de remolque;
- l. Fijar las tarifas y autorizar los horarios e itineraciones de los servicios públicos relacionados con el transporte interno marítimo y fluvial, controlando el cumplimiento de los mismos;
- m. Coordinar con los organismos administrativos públicos la acción necesaria para establecer la documentación exigible al tráfico marítimo y fluvial, aprobado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y provenientes de regulaciones o de Acuerdos Internacionales;
- n. Mantener estudios actualizados sobre la Marina Mercante Nacional relativos a capacidad, composición, características, rendimientos, tipificación y desarrollo, así como sobre el estado e incremento de la industria naval comercial, todo en relación con las necesidades del país y conveniencias de su comercio exterior;
- ñ. Actuar como coordinador de las empresas navieras y promover su cooperación administrativa y técnica;
- o. Intervenir en la racionalización de los costos y fletes marítimos que se hallen establecidos o se establezcan, cuidando que guarden armonía con los requerimientos nacionales de su comercio exterior;
- p. Aplicar el derecho de Reserva de Carga de acuerdo a lo autorizado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y lo estipulado en la Ley de Reserva de Carga y sus Reglamentos;
- q. Elaborar para proponer al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos la reglamentación de trabajo a bordo así como las demás Leyes y Reglamentos relacionados con el personal marítimo en general;
- r. Dirigir, orientar y mantener las escuelas para formación del personal de la Marina Mercante, así como los cursos de post graduados que fueren necesarios;
- s. Llevar el registro, clasificar y otorgar los títulos y matrículas para el personal marítimo en general;

- t. Velar por el mantenimiento de los principios de autoridad, responsabilidad y disciplina en los buques y más embarcaciones dedicados al tráfico marítimo y fluvial;
- u. Convocar cuando fuere necesario a los armadores, personeros de las compañías navieras, miembros de los comités de usuarios y más personas afines para tratar asuntos de tráfico marítimo;
- v. Resolver en primera instancia las reclamaciones derivadas de los servicios al tráfico marítimo y fluvial; y,
- w. Las demás que le confieren la Ley y sus Reglamentos.

Art. 8.- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, caso de estimarlo necesario, podrá delegar una o más de las funciones o atribuciones que se determinan en el artículo anterior, a las Capitanías de Puerto jurisdiccionales.

Art. 9.- Establécese el Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial como una dependencia de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y estará administrada por un Jefe que deberá ser profesional naval ecuatoriano especializado en asuntos de transporte por agua. Este Departamento es el organismo técnico que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las actividades y acciones en este medio de transporte a ser aplicados por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral; contará con la organización y personal que establezca su Reglamento.

Art. 10.- El financiamiento de los servicios a cargo de los organismos determinados en esta Ley, serán cubiertos con los recursos señalados en el Art. 8 de la Ley General de Puertos y los que se establezcan de acuerdo a sus necesidades.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo de 30 días contados a partir de la fecha, el Ministerio de Defensa Nacional organizará el Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial dependiente de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, y elaborará el Reglamento respectivo el mismo que, luego de su aprobación por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, entrará en vigencia con la sanción del Presidente de la República.

ANEXO A.5

LEY DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIÓN

LEY Nº 12 RO/ Sup. 82 de 9 de junio de 1997

TITULO I
DEL ÁMBITO Y OBJETO DE LA LEY

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto normar y promover el comercio exterior y la inversión directa, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del País y propender a su desarrollo sostenible e integrar la economía ecuatoriana con la internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población.

Art. 2.- Se entiende por "Sector Comercio Exterior al conjunto de organismos y entidades del sector Público y de instituciones o personas naturales o jurídicas del sector privado que participan en el diseño y ejecución de la Política de comercio exterior de bienes, servicios y tecnología que desarrollan actividades de comercio exterior o relacionadas con éste, salvo las exportaciones de hidrocarburos que realiza el Estado Ecuatoriano y que continuarán sujetas al ordenamiento legal que las regula.

TITULO II
DE LOS PRINCIPIOS Y DISPOSICIONES PARA EL CUMPLIMIENTO
DE LOS OBJETIVOS DE ESTA LEY

Art. 3.- Se considera de prioridad nacional al comercio exterior y en especial al fomento de las exportaciones e inversiones.

El Estado diseñará y ejecutará sus políticas en esta materia conforme a los siguientes lineamientos:

- a. Asegurar la libertad para el desenvolvimiento de las actividades de exportación e importación y para facilitar la gestión de los agentes económicos en esta materia
- b. Impulsar la internacionalización de la economía ecuatoriana para lograr un ritmo creciente y sostenido de desarrollo;
- c. Aprovechar las oportunidades que brinda el comercio mundial de tecnología y servicios para beneficio de la producción exportable del País;

- d. (sic) Impulsar la modernización y la eficiencia de la producción local, para satisfacer adecuadamente la demanda interna y externa, para mejorar su competitividad internacional y satisfacer las necesidades del consumidor, tomando en consideración las exigencias del comercio mundial en lo que respecta a la preservación del medio ambiente;
- e. Promover el crecimiento y diversificación de las exportaciones de bienes, servicios y tecnología;
- f. Asegurar que la producción nacional compita en el ámbito internacional conforme a prácticas leales y equitativas de libertad de comercio. Para el efecto, el Gobierno Nacional adoptará acciones concretas que aseguren una efectiva defensa, en concordancia con los convenios y acuerdos internacionales de comercio de los cuales el País es signatario;
- g. Impulsar el fortalecimiento y desarrollo de los mecanismos de fomento de las exportaciones e inversiones;
- h. Promover mediante estímulos e incentivos la inversión directa, nacional y extranjera, los procesos de integración y los acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales que amplíen la inversión y faciliten las transacciones externas del País; e,
- i. Prevenir y contrarrestar los efectos negativos que ocasionen a la producción nacional, la aplicación de prácticas desleales de comercio.

Art. 4.- El Estado asegurará la necesaria coherencia entre las políticas de comercio exterior y las políticas fiscal, arancelaria, monetaria, crediticia, cambiaria y de desarrollo económico - social y los correspondientes regímenes normativos.

Art. 5.- Se consagra el principio de neutralidad fiscal, para asegurar transparencia en el desenvolvimiento de las actividades de exportación, importación e inversión.

Art. 6.- Se prohíbe cualquier práctica o disposición administrativa o económica que limite la libre competencia o impida el desarrollo del comercio externo e interno y la producción de bienes y servicios, sin perjuicio de las prohibiciones o limitaciones que se impongan de manera excepcional, en virtud de la dispuesto en el literal i) del artículo 12 de esta Ley y en el artículo 63 de la Ley de Régimen Monetaria y

Banco del Estado. No obstante, podrán aplicarse medidas correctivas en los casos contemplados en la normativa de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Art. 7.- El Estado dentro de las normas de la Constitución y de los acuerdos internacionales que sean suscritos y aprobados, garantizará la libre competencia en los servicios de transporte internacional de pasajeros y carga y contribuirá a su eficiencia con acciones que faciliten su desarrollo.

Art. 8.- Las exportaciones están exoneradas de todo impuesto, salvo las de hidrocarburos. Las importaciones no estarán gravadas con más impuestos que los derechos arancelarios, en caso de ser exigibles, el impuesto al valor agregado, el impuesto a los consumos especiales, los derechos compensatorios o antidumping o la aplicación de medidas de salvaguardia que con carácter temporal se adopten para prevenir prácticas comerciales desleales en el marco de las normas de la OMC, según corresponda y las tasas por servicios efectivamente prestados.

Art. 9.- La presunción de veracidad de lo declarado en las transacciones de exportación, será la base para cualquier trámite ante los organismos y entidades del sector público.

Para la determinación del valor declarado en las exportaciones de productos ecuatorianos no sujetos a la fijación de precios mínimos referenciales FOB se observará la normativa que contempla la OMC a este respecto. El registro de las operaciones de Comercio Exterior en el Banco Central del Ecuador tendrá fines exclusivamente estadísticos. Nota: Artículo reformado por Art. 127 No. 3 de Ley No. 99, publicada en Registro Oficial 359 de 13 de Julio de 1998.

TITULO III DE LA COORDINACION INSTITUCIONAL

CAPITULO I DEL CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

Art. 10.- Créase el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI, integrado por:

- a. El Presidente de la República o su representante permanente, quien la presidirá;
- b. El Ministro de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca;
- c. El Ministro de Finanzas y Crédito Público;

- d. El Ministro de Relaciones Exteriores;
- e. El Ministro de Agricultura y Ganadería;
- f. El Ministro de Turismo;
- g. El Presidente de la Federación Ecuatoriana de Exportadores, FEDEXPOR, o su representante;
- h. El Presidente de la Federación Nacional de las Cámaras de Industrias del Ecuador o su representante;
- i. El Presidente de la Federación Nacional de Cámaras de Comercio del Ecuador o su representante;
- j. El Presidente de la Federación Nacional de Cámaras de Agricultura del Ecuador o su representante; y,
- k. Un delegado de los sectores Agropecuario, Acuacultor y Pesquero de productos de exportación, a nivel nacional.

Actuará como Secretario del COMEXI el Subsecretario de Comercio Exterior e Integración y, en su ausencia, el Director de Comercio Exterior e Integración del MICIP.

En caso de ausencia o impedimento del representante permanente del Presidente de la República, presidirá el COMEXI el Ministro de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, quien en tal evento participará en las resoluciones con un voto. Si un Ministro de Estado está imposibilitado de asistir a las reuniones del COMEXI, la reemplazará el Subsecretario a cuyo cargo se halle el manejo de los asuntos relacionados con el Comercio Exterior y la Inversión.

El Secretario General de Planificación del CONADE será miembro consejero del COMEXI, con voz pero sin voto. El Consejo de Comercio Exterior e Inversiones podrá invitar a otros funcionarios del sector público, así como recibir en comisión general a otros representantes del sector privado.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 24, publicada en Registro Oficial 165 de 2 de Octubre de 1997.

Art. 10-A.- Los delegados señalados en el literal k) del artículo 10 y en los literales k) y l) del artículo 19, provendrán de los productores de mayor exportación

real, según parámetros que se determinarán al igual que su forma de elección, en el reglamento que, para el efecto, expedirá el Presidente de la República.

Nota: Artículo dado por Ley No. 24, publicada en Registro Oficial 165 de 2 de Octubre de 1997.

Art. 11.- Son deberes y atribuciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI:

- a. Determinar las políticas de comercio exterior de bienes, servicios y tecnología, integración e inversión directa, en concordancia con el principio de libre comercio, el entorno del comercio mundial, los compromisos internacionales asumidos por el País en estas materias, el programa macroeconómico y con los planes de desarrollo del País, general y sectorial;
- b. Expedir las normas que, dentro del marco que le fija esta Ley, sean necesarias en materia de comercio exterior, integración e inversiones para la ejecución y desarrollo de las políticas que dicte. Las entidades del sector público, en el ámbito de su competencia, están obligadas al cumplimiento de estas normas y a proporcionar las facilidades e información que les sean requeridas por el COMEXI;
- c. Proponer los lineamientos y estrategias de las negociaciones internacionales que el Gobierno Nacional realice en materia de Comercio Exterior, Integración Económica e Inversión Directa, así como conformar grupos de negociadores estables del sector público y privado, integrados por personas especializadas y con probada experiencia en la materia, nombradas por seis años;
- d. Recomendar a las autoridades competentes la celebración de tratados, acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales de comercio exterior, integración e inversión directa;
- e. Establecer los lineamientos generales que sirvan de base para la formulación del plan estratégico de promoción de las exportaciones e inversiones directas, a cargo de la Corporación de que trata el Título IV de esta Ley;
- f. Impulsar el fortalecimiento y desarrollo de los regímenes especiales, como zonas francas, maquila, seguro de crédito a la exportación, así como otros instrumentos de apoyo a las exportaciones; Nota: Literal reformado por Art.

127 No. 3 de Ley No. 99, publicada en Registro Oficial 359 de 13 de Julio de 1998.

- g. Dictar la política relativa a los procedimientos de importación y exportación, en coordinación con el Ministerio de Finanzas y Crédito Público;
- h. Nota: Literal derogado por Art. 128 c) de Ley No. 99, publicada en Registro Oficial 359 de 13 de Julio de 1998.
- i. El Consejo será informado sobre las determinaciones que asuma el Ministerio de Comercio Exterior, respecto de medidas que adopte para contrarrestar el dumping, las subvenciones y el movimiento regular de importaciones que ameriten la aplicación de medidas de salvaguardia de conformidad con la OMC;
- j. Imponer temporalmente derechos Compensatorios, antidumping o aplicación de medidas de salvaguardia para corregir prácticas desleales y situaciones anómalas en las importaciones que lesionen a la producción nacional con observancia de las normas y procedimientos de la OMC;
- k. Formular las ternas de candidatos para ocupar las funciones del Servicio Comercial en el exterior, cuya designación está a cargo del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, de acuerdo al Título IX de la Ley Orgánica de Servicio Exterior;
- l. Emitir criterio para resolución del Presidente de la República sobre los conflictos de competencia que pudieran presentarse entre los distintos organismos del sector público que son parte del Sector Comercio Exterior;
- m. Definir políticas tendientes a lograr mayor competitividad de la producción nacional y promover programas y proyectos que permitan desarrollar actividades productivas, con miras a la exportación; y,
- n. Impulsar los mecanismos necesarios para obtener y canalizar los recursos financieros nacionales e internacionales para llevar adelante el desarrollo del comercio exterior y las inversiones;
- ñ. Integrar, de su seno, una Comisión Ejecutiva, compuesta por el Presidente del Organismo, el Ministro de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca

y por un representante del sector privado, a la cual le delegará las funciones que estime convenientes;

- o. Resolver todos los aspectos no contemplados en la presente Ley y que tengan directa relación con el comercio exterior o con las inversiones; y,
- p. Las demás que determine la Ley.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 22, publicada en Registro Oficial 156 de 25 de Marzo de 1999.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial Suplemento 168 de 13 de Abril de 1999.

Art. 12.- El COMEXI se reunirá previa convocatoria dispuesta por el Presidente a su representante o a pedido de al menos cuatro de sus miembros.

Art. 13.- El COMEXI sesionará válidamente con la asistencia de al menos seis de sus miembros y sus decisiones se adoptarán por mayoría simple. En caso de empate, quien preside la sesión tendrá voto dirimente.

Para adoptar sus decisiones, el COMEXI deberá contar con informes técnicos que presente el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, y el criterio del Ministerio de Agricultura y Ganadería en las materias que fueren de su incumbencia.

El COMEXI podrá normar todos los asuntos internos que estime necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones y deberes.

Art. 14.- Los gastos de operación del COMEXI constarán en el presupuesto del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca.

CAPITULO II DEL ÓRGANO EJECUTOR DE LA POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

Art. 15.- Corresponde al Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, planificar, dirigir, controlar y ejecutar las políticas de comercio exterior de bienes, servicios y tecnología, integración e inversión directa función que la ejercerá en estrecha coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, y coordinar con las entidades del Sector público y del sector privado que conforman el sector Comercio Exterior, contribuyan a la debida ejecución de dichas políticas en el ámbito de sus respectivas competencias.

Art. 16.-A más de las facultades establecidas en el artículo anterior, el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a. Elaborar y presentar al Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, por iniciativa propia o a pedido de dichos organismos, informes técnicos que contengan propuestas para la adopción de las políticas a cargo de dicho organismo;
- b. Participar en foros y organismos internacionales de comercio y en los procesos de negociación bilateral y multilateral en materia de comercio exterior, integración e inversión directa, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y otras carteras de Estado; c) Vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos en materia de comercio exterior e inversiones;
- c. Evaluar y aplicar la política relativa a la prevención y corrección de prácticas desleales, restrictivas y lesivas de comercio exterior que afecten a la producción nacional;
- d. Aplicar las normas sobre la existencia y funcionamiento de las zonas francas, en coordinación con el Ministerio de Finanzas y Crédito Público;
- e. Nota: Literal derogado por Art. 128 c) de Ley No. 99, publicada en Registro Oficial 359 de 13 de Julio de 1998.
- f. Recopilar, producir y divulgar informes y estadísticas sobre comercio exterior e inversiones, así como promover y coordinar con las entidades competentes sistemas de información económica y comercial para apoyar la gestión de los productores y exportadores del País y el desarrollo del comercio exterior;
- g. Estudiar y evaluar los servicios de apoyo al comercio exterior de bienes, servicios y tecnología con el fin de proponer y coordinar las acciones para mejorar la competitividad internacional de la producción local;
- h. Preparar, en coordinación con el Consejo Nacional de Desarrollo y el COMEXI, los planes de promoción a las exportaciones e inversiones, los cuales formarán parte del Plan Nacional de Desarrollo;
- i. Organizar y establecer, en coordinación con los órganos competentes, un Sistema Nacional de metrología, normas técnicas, normas sanitarias, certifica-

ción de calidad; y, acreditar a los laboratorios para control y emisión de certificados o registros sanitarios y de calidad; y,

- j. Dirigir el Servicio Comercial establecido en el Título IX de la Ley Orgánica del Servicio Exterior y con el participar en el Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa previsto en esta Ley.

TITULO IV DE LA PROMOCIÓN

CAPITULO I DE LA PROMOCIÓN NO FINANCIERA DE LAS EXPORTACIONES E INVERSIONES DIRECTAS

Art. 17.- Para la promoción no financiera de las exportaciones e inversiones, en el País y en el extranjero, estructurarse el Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa, que estará integrado por la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI, y su red externa, el Servicio Comercial mediante su representación en aquellas ciudades que ameriten funciones de negociación en política comercial, y la colaboración del Servicio Exterior, por medio de sus Embajadas o Misiones Diplomáticas.

La organización, funcionamiento, instrumentos y mecanismos de coordinación del Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa, serán reglamentados por el Presidente de la República, mediante Decreto Ejecutivo, a propuesta del Consejo de Comercio Exterior e inversiones.

Art. 18.- Como parte constitutiva del Sistema Ecuatoriano de

Promoción Externa establécese, con domicilio en la ciudad de Guayaquil, la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones cuyas siglas serán CORPEI, como persona jurídica de derecho privado sin fines de lucro, con patrimonio y fondos propios, cuyo funcionamiento se regirá por lo dispuesto en el Título XXIX del Código Civil y por su estatuto aprobado por el Presidente de la República, en el cual constará su organización administrativa. Tendrá a su cargo en forma directa el diseño y ejecución de la promoción no financiera de las exportaciones e inversiones tanto en el País como en el exterior. Su gestión contará con el apoyo del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, el Servicio Comercial y los órganos del Servicio Exterior ecuatoriano, según lo disponga el reglamento que se dicte para tal efecto y los convenios que se suscriban.

Art. 19.- El Estatuto de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones, contemplará como parte de su organización un Directorio que estará compuesto por:

- a. Un delegado permanente del Ministro de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca;
- b. Un delegado permanente del Ministro de Relaciones Exteriores;
- c. Un delegado permanente del Ministro de Agricultura y Ganadería;
- d. El Gerente General de la Corporación Financiera Nacional;
- e. Un delegado por la Federación Ecuatoriana de Exportadores FEDEXPOR;
- f. Un delegado por la Federación Nacional de Cámaras de Industrias;
- g. Un delegado por la Federación Nacional de Cámaras de Comercio; h) Un delegado por la Federación Nacional de Cámaras de Agricultura;
- h. Un delegado por la Federación de Cámaras de la Pequeña Industria; y,
- i. Un delegado de la Junta Nacional de Defensa del Artesano. k) Un delegado de los productores agrícolas de productos de exportación de la Costa y Galápagos;
- j. Un delegado de los productores agrícolas de productos de exportación de la Sierra y el Oriente;
- k. Un delegado de la Cámara Nacional de Acuicultura y de la Cámara Nacional de Pesquería. Estos sectores se alternarán en la delegación.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 24, publicada en Registro Oficial 165 de 2 de Octubre de 1997.

Art. 19-A.- Los delegados señalados en el literal k) del artículo 10 y en los literales k) y l) del artículo 19, provendrán de los productores de mayor exportación real, según parámetros que se determinarán al igual que su forma de elección, en el reglamento que, para el efecto, expedirá el Presidente de la República.

Nota: Artículo dado por Ley No. 24, publicada en Registro Oficial 165 de 2 de Octubre de 1997.

Art. 20.- Las políticas, estrategias y los lineamientos administrativos y financieros de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones, serán aprobadas por su Directorio.

Art. 21.- La Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI, sin perjuicio de las atribuciones y deberes que le asigne su estatuto, cumplirá primordialmente las siguientes funciones:

- a. Ejecutar la promoción no financiera de las exportaciones en el País y en el exterior, entendiéndose como tal, las actividades que, en conjunto y con el cofinanciamiento de las unidades productivas nacionales, se cumplan en áreas de información, capacitación, asistencia técnica, desarrollo de mercados, promoción externa y otras que tengan como objetivo la diversificación e incremento de la oferta exportable y su promoción en el exterior;
- b. Apoyar los esfuerzos de las personas naturales o Jurídicas exportadoras en el desarrollo de procesos, tales como:
 - Diversificación de mercados, productos y exportadores
 - Incremento del valor agregado en los productos y volúmenes exportados
 - Identificación de nuevos productos y servicios con potencial exportador
 - Inserción de las empresas y productos ecuatorianos en los sistemas de comercialización internacional;
- c. Orientar y dirigir la promoción de la inversión directa en el País, entendiéndose como tal, entre otros aspectos, el cumplimiento de programas de difusión de oportunidades de inversión, la divulgación de la imagen del País en el exterior, la organización de misiones de inversión y de otros eventos promocionales;
- d. Organizar y dirigir una red externa para la promoción de las exportaciones y la atracción de inversiones directas al País; y,
- e. Propiciar la formación de consorcios o uniones de exportadores con el fin de conseguir una presencia más dinámica en los mercados internacionales.

Art. 22.- Para el cumplimiento de sus funciones, la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI, contará con los siguientes recursos:

- a. Los aportes que de acuerdo con la Constitución Política de la República y la Ley entregue el Estado;

- b. Los fondos no reembolsables que destinen a este propósito los organismos internacionales o los países amigos;
- c. Los recursos provenientes de contratos celebrados para la ejecución de programas sectoriales de promoción; y,
- d. Los legados o donaciones legalmente aceptados.
- e. Las cuotas redimibles del 1.5 por mil (uno punto cinco por mil) sobre el valor FOB de las exportaciones del sector privado; excepto aquellas de US\$ 3.333,00 (tres mil trescientos treinta y tres dólares de los Estados Unidos de América) o menores, las cuales deberán aportar US\$ 5,00 (cinco dólares de los Estados Unidos de América); del 0.50 por mil (cero punto cincuenta por mil) del valor FOB de las exportaciones de petróleo y sus derivados, y del 0.25 por mil (cero punto veinticinco por mil) sobre el valor FOB de toda importación, excepto aquellas menores a US\$ 20.000,00 (veinte mil dólares de los Estados Unidos de América), las cuales deberán aportar US\$ 5,00 (cinco dólares de los Estados Unidos de América). Estas cuotas redimibles serán entregadas por los exportadores de bienes y servicios al momento de la venta de las divisas y por los importadores de mercaderías y servicios a la presentación del documento único de importación en los bancos y entidades financieras del país en que se instrumenten las referidas transacciones, quienes acreditarán diariamente los valores correspondientes en las cuentas, que para tal efecto abrirá en dichas instituciones financieras la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones, CORPEI.

Los exportadores no productores, en ningún caso, podrán descontar o trasladar el valor de sus aportes a la CORPEI, a los fabricantes o productores de los bienes que exporte.

En lo relativo a las exportaciones de petróleo y sus derivados, el Banco Central del Ecuador incluirá en la distribución que efectúa de los ingresos provenientes de tales exportaciones, las cuotas redimibles destinadas a la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones y acreditará de inmediato los valores respectivos en la cuenta bancaria que determine la CORPEI.

Los aportantes recibirán un cupón por el valor de su cuota redimible, los que una vez acumulados hasta llegar al equivalente en sucres de US\$ 500 (quinientos dólares americanos), serán canjeados por la Corporación de Promoción de Exportaciones

e Inversiones por certificados de aportación CORPEI, que serán emitidos por la Corporación en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y redimidos a partir de los diez años.

Las cuotas redimibles establecidas en este literal, se recaudarán a partir de la promulgación del Decreto Ejecutivo que apruebe los estatutos de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones, CORPEI.

El Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI queda facultado para decidir sobre la reducción de la cuota redimible y las condiciones para su restitución, en función de la evolución financiera y actividades de la CORPEI.

La CORPEI presentará, semestralmente y en forma obligatoria, a la Contraloría General del Estado un informe sobre el uso de los recursos provenientes de las cuotas de exportaciones del petróleo y sus derivados e importaciones públicas.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 24, publicada en Registro Oficial 165 de 2 de Octubre de 1997.

Nota: Artículo reformado por Ley No. 22, publicada en Registro Oficial 156 de 25 de Marzo de 1999.

Nota: Incluida Fe de Erratas, publicada en Registro Oficial Suplemento 168 de 13 de Abril de 1999.

Art. 23.- El Servicio Comercial es parte del Sistema Ecuatoriano de Promoción Externa que se establece en esta Ley y la conforman los funcionarios y representantes acreditados ante organismos multilaterales de comercio internacional y naciones definidas de mayor interés comercial.

Dicha definición y la designación de los funcionarios y representantes mencionados y su traslado, corresponde al Ministro de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, en consulta con el Ministerio de Relaciones Exteriores que procederá a acreditarlos ante los Gobiernos extranjeros u organismos de comercio internacional respectivos, otorgándoles las categorías según corresponda, de acuerdo con el Título IX de la Ley Orgánica del Servicio Exterior.

Art. 24.- En los países donde no se acrediten miembros del Servicio Comercial ni tenga representantes la CORPEI, la promoción no financiera de las exportaciones e inversiones estará a cargo de las respectivas Misiones Diplomáticas bajo la orientación en esta materia, del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca y las instrucciones de la Cancillería.

CAPITULO II

DE LA PROMOCIÓN FINANCIERA DE LAS EXPORTACIONES

Art. 25.- La Función Ejecutiva, a través de los órganos pertinentes, adoptará las medidas que hagan factible el establecimiento de un mecanismo de Seguro de Crédito a la Exportación, con el objeto de cubrir los riesgos de no pago del valor de los bienes o servicios vendidos al exterior.

Art. 26 y 27.- Nota: Artículos derogados por Art. 128 c) de Ley No. 99, publicada en Registro Oficial 359 de 13 de Julio de 1998.

DISPOSICIONES FINALES

Art. 31.- La presente Ley tiene el carácter de especial y prevalecerá sobre toda norma legal, general o especial que se le oponga.

ANEXO B

FORMULARIOS

ANEXO B.1

MATRIZ COSTO - TIEMPO DE LA CADENA DFI

CONCEPTO COSTOS EXPORTACIÓN		MARÍTIMO			
		Costo Unitario	Costo Total	Tiempo (Días)	
PAIS EXPORTADOR (PE)	A	Valor EXW			
		Costos Directos			
	1	Empaque			
	2	Embalaje			
	3	Unitarización			
	4	Manipuleo			
	5	Documentación			
	6	Transporte			
	7	Almacenamiento			
	8	Preembarque			
	9	Embarque			
	10	Seguro			
	11	Bancario			
	12	Agentes			
	Costos Indirectos				
13	Administrativos				
14	Capital-Inventario				
	Costo DFI en PE				

	B	Valor : FCA				
	C	Valor : DAF				
	D	Valor : FAS				
	E	Valor : FOB				
TRÁNSITO INTERNACIONAL (TI)	1	Transporte Flete				
	F	Valor CFR				
	G	Valor CPT				
	1	Seguro				
	H	Valor CIF				
	I	Valor CIP				
	1	Desembarque				
			Costos Indirectos			
	2	Capital-Inventario				
			Costo DFI En TI			
	J	Valor DES				
	K	Valor DEQ				
PAIS IMPORTADOR PI	1	Transporte				
	2	Almacenamiento				
	3	Seguro				
	I	Valor DDU.				
	1	Documentación				
	2	Impuestos Aduancros				
	3	Agentes				
	4	Bancario				
			Costos Indirectos			
	5	Capital-Inventario				
		Costo DFI en PI				
	J	Valor DDP Total				

Fuente: Ruibal A. y PROEXPORT Colombia

ANEXO B.2

LISTA DE CHEQUEO

Descripción	Fecha	Observación	Vto. Bno.
Inicie abriendo un archivo para el embarque			
Información sobre el embarque			
Elaboró instrucciones sobre manejo del embarque?			
Las condiciones de embarque se ajustan a los términos de venta?			
Empaque			
El empaque cumple con las exigencias del producto?			
El empaque cumple con las exigencias del mercado de destino?			
El empaque se ajusta a las normas internacionales?			
Cumple con las exigencias de cada modo de transporte a utilizar?			
El marcado del empaque cumple con las exigencias del producto, mercado y del modo de transporte?			
El marcado del empaque cumple con las normas internacionales?			
Embalaje			
El embalaje cumple con las exigencias del producto?			
El embalaje cumple con las exigencias del mercado de destino?			
El embalaje se ajusta a las normas internacionales?			
Los materiales del embalaje cumplen con los requisitos de la norma fitosanitaria internacional?			
El marcado del embalaje cumple con las normas del producto, mercado y modo de transporte?			
El marcado del embalaje cumple con las normas internacionales?			
Documentación			
La factura comercial se ajusta a las normas internacionales y exigencias del comprador?			

La factura comercial requiere validación o visto bueno de alguna autoridad?			
Elaboró suficientes copias de la factura comercial?			
Comprobó que el documento de exportación coincide con los datos de la factura comercial?			
La lista de empaque coincide con el pedido?			
En la lista de empaque verificó el número, peso y dimensiones de las unidades?			
La lista de empaque requiere validación o visto bueno de autoridades?			
El embarque requiere de certificado de origen?			
Según el país importador, utilizó el formato adecuado de certificado de origen?			
El certificado de origen requiere de validación o visto bueno de alguna autoridad?			
El embarque requiere de certificado fitosanitario. Ya lo obtuvo?			
El certificado fitosanitario requiere de validación o visto bueno de alguna autoridad?			
El embarque requiere de certificado sanitario?			
El certificado sanitario requiere de validación o visto bueno de alguna autoridad?			
El embarque requiere de algún otro documento? - Certificado de calidad			
Certificado pre-embarque?			
Certificado de cuotas?			
Guía especial de exportación?			
Unitarización			
Cuenta con los elementos necesarios para iniciar la paletización?			
El pallet cumple con las normas I.S.O. Y del país de destino?			
Hizo la reserva del contenedor con la anticipación requerida?			

Realizó la inspección física acerca del estado del contenedor?			
Solicitó el contenedor adecuado y verificó sus medidas internas?			
Cuenta con precintos adecuados para la seguridad del contenedor?			
Manipulación de la Carga en el Local del Exportador			
Cuenta con instrucciones especiales para el manejo de la carga?			
Tiene el equipo adecuado para el manejo de la carga			
Transporte Interno			
Elaboró la carta de instrucciones al transportador?			
La empresa transportadora es confiable?			
Por el volumen de carga requiere programación de equipos, horarios?			
Los documentos de transporte cumplen con las normas y costumbres comerciales			
Coordinó las fechas de entrega y lugares de tránsito?			
Programó con suficiente antelación el envío de la carga al punto de embarque para cumplir con el procedimiento sobre transmisión de información post-embarque a la aduana americana?			
Conoce los procedimientos de reclamación?			
Seguro Interno			
Requiere que su carga este asegurada?			
Avisó oportunamente a la compañía de seguros sobre el despacho de la carga?			
En la lista de empaque verificó el número, peso y dimensiones de las unidades?			
Almacenamiento			
Tiene instrucciones sobre almacenamiento de la carga?			
Envío las instrucciones a la almacenadora?			
Manipulación en el lugar de embarque			

Conoce las condiciones de manipulación en el lugar de embarque?			
Tiene instrucciones el agente sobre condiciones de manipuleo?			
Su carga se adecúa a la infraestructura de manejo?			
Aduaneros			
Solicitó el personal de la aduana para la inspección o dió instrucciones a su agente?			
Se requieren instrucciones especiales para la inspección de aduana?			
Bancarios			
Recibió la confirmación de la carta de crédito por su banco?			
Los documentos que certifican la exportación son acordes con lo estipulado en la carta de crédito			
Entregó los documentos dentro de la vigencia del crédito?			
Verificó que los gastos y comisiones estén de acuerdo con lo pactado?			
Cumple con las disposiciones legales para el reintegro de divisas?			
El banco tiene experiencia en el manejo documentario de transacciones en comercio			
Agentes			
El agente de aduana está legalmente habilitado y es idóneo para prestar un buen servicio?			
Suministró instrucciones precisa a su agente sobre el manejo de la exportación y el dinero?			
La comisión cobrada por su agente fue la pactada previamente?			
Los gastos cobrados por el agente de aduana tienen soportes en facturas?			
Envío instrucciones para el manejo de carga al operador portuario?			
Transporte Internacional			

Hizo la reserva de cupo en el medio de transporte internacional?			
Envío carta de instrucciones al agente de carga o transportador?			
Recibió las copias solicitadas del documento de transporte?			
Envío el original del documento de transporte a su comprador?			
Informó a su cliente sobre el modo y medios de transporte que utilizara?			
Hizo el seguimiento del despacho hasta su llegada al destino?			
Verificó si hay restricciones de transporte en el país de destino?			
Tiene un sistema para revisar las cuentas de fletes y efectuar los reclamos?			
Si utiliza los servicios de un OTM, verificó si está legalmente autorizado y es idóneo?			
Envío las instrucciones de manejo y documentación necesaria a su OTM?			
Verificó que servicios están incluidos en la cotización del OTM?			
Comprobó si el OTM tiene representante en el país de destino?			
Seguro Internacional			
Verificó los riesgos de transporte a asegurar y el valor de la prima de seguro aplicable?			
Avisó a la compañía de seguros la fecha de embarque?			
En caso de siniestro conoce las formalidad de reclamación?			
Administrativos			
Coordinó la logística del despacho con otras áreas de la empresa?			
El área financiera ya entregó los recursos para el embarque?			

Prorrates los costos administrativos de las otras áreas que intervienen en el despacho?			
Capital de inventario			
Calculó el costo del capital e inventario en el país exportador			
Calculó el costo del capital e inventario en tránsito internacional			
calculó el costo del capital e inventario en el país importador			

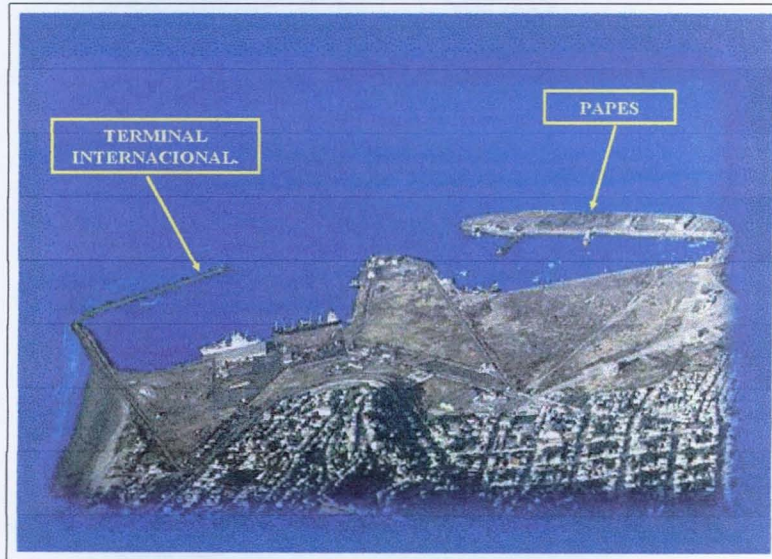
Fuente: Ruibal A. y PROEXPORT Colombia

ANEXO C

ILUSTRACIONES

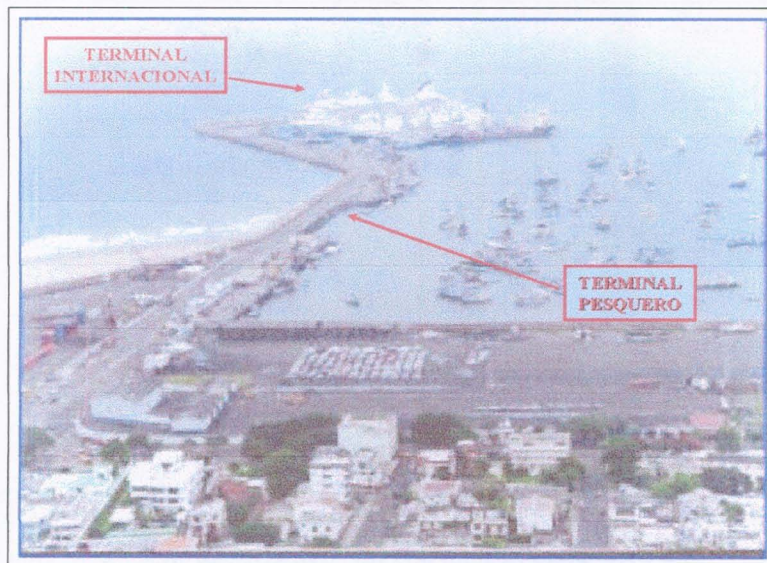
ANEXO C.1

PUERTO DE ESMERALDAS



ANEXO C.2

PUERTO DE MANTA



ANEXO C.3

PUERTO DE GUAYAQUIL



ANEXO C.4

PUERTO BOLÍVAR



BIBLIOGRAFÍA

- [1] L. Abugattas Majluf. La Comunidad Andina de Naciones y los procesos de integración en el hemisferio. *Regular e Democratizar o Sistema Global: Una Parceria Para o Século XXI*, 1999.
- [2] R. Arias. Manual de Importaciones y Exportaciones. *Pudeleco Editores Ecuador*, 2005.
- [3] V. Brito. Ranking Anual de Empresas, Bancos y Grupos Económicos del Ecuador. *Revista Gestión*, 2005.
- [4] C. Bustamante, S. y Dueñas. Proyecto de Concesión de la Terminal de Carga General y Frutas del Puerto Marítimo de Guayaquil. *Escuela Superior Politécnica del Litoral*, 2002.
- [5] D. Cardona. ¿Tiene futuro la Comunidad Sudamericana de Naciones? *Foreign Affairs en Español*, 5:84-92, 2005.
- [6] Proexport Colombia. Logística de Exportación. <http://www.proexport.com.co>, 2006.
- [7] El Comercio. Ranking de Exportadores del Ecuador. *Revista Líderes*, 2006.
- [8] Ministerio de Agricultura y Ganadería del Ecuador. Proyecto servicio de información y censo agropecuario. <http://www.sica.gov.ec>, 2006.
- [9] Dirección de Aviación Civil del Ecuador. Estadísticas. <http://www.dgac.gov.ec>, 2006.
- [10] Puerto de Barcelona. Zona de Actividades Logísticas. <http://www.zal.es>, 2006.
- [11] DIRECTEMAR Armada de Chile. Organización marítima internacional. http://www.directemar.cl/spmaa/areas_trabajo/Generalidades_OMI.htm, 2006.

- [12] Ministerio de Comercio Exterior Industrialización Pesca y Competitividad del Ecuador. Ecuador uno de los países que más aprovecha el atpdea. <http://www.tlc.gov.ec>, 2006.
- [13] Ministerio de Comercio Exterior Industrialización Pesca y Competitividad del Ecuador. Tratado de libre comercio andino - e.e.u.u. <http://www.tlc.gov.ec>, 2006.
- [14] Federación Ecuatoriana de Exportadores. Intercambio Comercial. <http://www.fedexpor.com>, 2006.
- [15] Corporación Andina de Fomento. Ecuador: Análisis del sector del transporte. *Informe Sectorial*, 2003.
- [16] Autoridad Portuaria de Guayaquil. Puerto de guayaquil. <http://www1.puertodeguayaquil.com>, 2006.
- [17] Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Secretaría general. <http://www.aladi.org>, 2006.
- [18] Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones. Estadísticas. <http://www.comunidadandina.org>, 2006.
- [19] Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER). Sistema portuario del ecuador. <http://www.digmer.org>, 2006.
- [20] Secretaría de la UNCTAD. El transporte marítimo en 2006. *Informe Anual sobre Transporte Marítimo*, 2006.
- [21] Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD. Convenios marítimos. <http://www.unctad.org>, 2006.
- [22] Autoridad Portuaria de Manta. Puerto de manta. <http://www.apmanta.gov.ec>, 2006.
- [23] Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones del Ecuador CORPEI. Transporte Marítimo. <http://www.ecuadorexporta.org>, 2006.
- [24] Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Puerto bolívar. <http://www.appb.gov.ec>, 2006.

- [25] Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador. Política Exterior. <http://www.mmirree.gov.ec>, 2006.
- [26] Ministerio de Turismo del Ecuador. Ecuador vive. <http://www.ecuadorvive.com>, 2006.
- [27] Banco Central del Ecuador. Estadísticas. <http://www.bce.fin.ec>, 2006.
- [28] Cámara Marítima del Ecuador. Operación Logística y Portuaria de la Carga de Banano. <http://www.camae.org>, 2005.
- [29] Organización Internacional del Trabajo. Convenios de trabajo. <http://www.ilo.org>, 2006.
- [30] Corporación Aduanera Ecuatoriana. Procedimientos para Importar. <http://www.aduana.gov.ec>, 2006.
- [31] International Organization for Standardization. Símbolos Pintorescos de Mercado. <http://www.iso.org>, 2006.
- [32] J. Hoffman. Tendencias en el Transporte Marítimo Internacional y sus implicaciones para América Latina y el Caribe. *CEPAL*, 2000.
- [33] CIC Incoterms. Cámara Internacional de Comercio. *Organización Mundial de Comercio*, 2000.
- [34] Organización Marítima Internacional. Objetivos principales. <http://www.imo.org>, 2006.
- [35] J. López Zavala. Medios de transporte internacional. *Serie Documentos Técnicos N°8. Bancomext*, agosto de, 1995.
- [36] M. Lozano. Transporte multimodal en la CAN: Una operación logística de transporte. <http://www.monografias.com>, 2004.
- [37] Microsoft. Enciclopedia Encarta. 2006.
- [38] C. Morales, S. Parada, M. Torres, M. Rodrigues, and J.E. Faúndez. Los Impactos diferenciados del Tratado de Libre Comercio Ecuador-Estados Unidos de Norte América sobre la agricultura del Ecuador., 2005.

- [39] II. Olivares. Gestión del Sistema de Distribución en la Logística Portuaria. *Facultad de Ingeniería - Pontificia Universidad Católica De Valparaíso*, 2004.
- [40] Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Ecuador. *Estudio Económico de América Latina y el Caribe*, 2002.
- [41] Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana. Plan de Acción. <http://www.iirsa.org>, 2005.
- [42] C. Prida, B. y Gutiérrez. Logística de Aprovisionamientos. *Mc Graw Hill*, 1998.
- [43] J. Roccatagliata. La Gestión del territorio en el nuevo contexto. *Buenos Aires*, 1998.
- [44] A. Rodríguez. Guía Para El Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas Portuarias. *Comisión Interamericana de Puertos*, 2003.
- [45] A. Ruibal Handabaka. Gestión logística de la distribución física internacional. *Grupo Editorial Norma SA, Colombia*, 1998.
- [46] Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. Puerto de esmeraldas. <http://www.puertodeesmeraldas.com>, 2006.
- [47] S. Scandizzo. Reflexiones sobre el ATPDEA. *Documento de trabajo, Corporación Andina de fomento, Febrero*, 2003.
- [48] Maersk Line shipping containers worldwide. Rutas Marítimas. <http://www.maerskline.com>, 2006.
- [49] V. Tarantola. La Función Logística de los Puertos. *Revista Énfasis Logística*, pages 78–82, Nov. 2006.
- [50] M. Vos y R. León. Dolarización, dinámica de exportaciones y equidad ¿cómo compatibilizarlas en el caso de Ecuador? *PNUD*, 2002.
- [51] A. Zuidwijk. Contenedores, Buques y Puertos: Partes de un Sistema de Distribución. *Actualidad Producciones*, 2001.

ACTA PROVISORIA

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 13 días del mes de julio de 2007, en la sede de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, a las 17 horas, se reúne el Jurado de Tesis designado para evaluar la Tesis de Maestría presentada por el Tesis Segundo Fabian Vilema Escudero, con la presencia del Director de Tesis Dr. Juan Alberto Roccatagliate. El Jurado está integrado por los Doctores José Luis Racciatti, Roberto Bloch y Joni Isaac Berman. El Tesis expone un resumen de los contenidos, que habrían sido previamente puestos a disposición, en su totalidad, de los miembros del Jurado. A continuación, estos realizan preguntas y comentarios destinados a verificar la profundidad, coherencia y pertinencia de los conceptos expuestos en la Tesis y en la exposición. Siendo las 18:15 horas, el Jurado pasa a deliberar acerca de la calificación del trabajo desarrollado y de la defensa; concluyendo que la Tesis merece la nota **DISTINGUIDO** (cuatro). A continuación, el Jurado retorna a la sala donde se encuentra el Tesis, en presencia del público presente, le comunica la calificación otorgada, la que se fundamenta en el siguiente análisis:

- originalidad: aporte útil y novedoso para el país seleccionado
- profundidad: nivel de análisis satisfactorio.
- metodología: Carencia de algunas herramientas propias para nuestro
- aplicabilidad: contribución importante para el país y sector escogido
- calidad de la presentación: más que satisfactoria

A las 18:40 horas, se da lectura a la presente Acta, y que firman los miembros del Jurado y se notifica al Tesis que también firma el pie, recibiendo copia, dando por concluida y aprobada la Tesis "Análisis logístico del Sistema Portuario y Marítimo del Ecuador. Un enfoque hacia la integración Regional y Comunal" para la Maestría Grado y M-119 de la FCE de la UBA.

[Handwritten signatures of the jury members and the student]